

Katedra: Geografie
Studijní program: Geografie
Studijní obor: Humanitní studia se zaměřením na vzdělávání
Geografie se zaměřením na vzdělávání
(dvouoborové)

PŘÍPADOVÁ STUDIE FIREMNÍ ŠKOLY STŘEDNÍ
ODBORNÉ UČILIŠTĚ STROJÍRENSKÉ, ODŠTĚPNÝ
ZÁVOD ŠKODA AUTO a.s. A STÁTNÍ STŘEDNÍ
PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY V MLADÉ BOLESLAVI
(PROSTOROVÉ VZTAHY)

CASE STUDY OF SECONDARY INDUSTRIAL
COMPANY SCHOOL OF SKODA AUTO a.s. AND CZECH
PUBLIC SECONDARY INDUSTRIAL SCHOOL IN THE
CITY MLADA BOLESLAV (SPATIAL RELATIONS)

Bakalářská práce: *13-FP-KGE-15*

Autor:

Kateřina HAVRANCOVÁ

Podpis:

Vedoucí práce: RNDr. Jaroslav Vávra, Ph.D.

Počet

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
71	19	1	12	45	9

V Liberci dne: 26. 04. 2013

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Kateřina Havrancová
Osobní číslo: P10000627
Studijní program: B1301 Geografie
Studijní obory: Humanitní studia se zaměřením na vzdělávání
Geografie se zaměřením na vzdělávání (dvouoborové)
Případová studie firemní školy Střední odborné učiliště stro-
jářenské, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s. a státní Střední
Název tématu: průmyslové školy v Mladé Boleslavi (prostorové vztahy)
Zadávací katedra: Katedra geografie

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Pomocí studia a analýzy teoretických poznatků, práci se statistickými podklady, terénním šetřením ukázat a zhodnotit spádovost, dopravní obslužnost a základní strukturu studentů dvou vybraných vzdělávacích institucí na Mladoboleslavsku. Prostřednictvím terénního šetření provést srovnání vývoje zájmových vzdělávacích institucí vlivem rozvíjející se ekonomiky a průmyslu a plánu rozvoje Statutárního města Mladá Boleslav, sociální zázemí pro studenty a jejich návaznost na Technickou univerzitu v Liberci.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

1. BLAŽEK, Jiří - UHLÍŘ, David. Teorie regionálního rozvoje : nástin, kritika, implikace. Vyd. 2., přeprac. a rozš. Praha : Karolinum, 2011. 342 s. ISBN 978-80-246-1974-3 (váz.).
2. HAMPL, Martin. Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. 1.vyd. Praha : DemoArt, cop. 1996. 395 s., [1] slož. mapový l. ISBN 80-902154-2-4.
3. HAMPL, Martin. Regionální diferenciace současného socioekonomického vývoje v České republice. Sociologický časopis/Czech Sociological Review. 2007, č. 5, s. 889-910.
4. HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÚHNL, K.(1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Univerzita Karlova, Praha, 255 s.
5. KREJČÍ, Tomáš - KLUSÁČEK, Petr - KONEČNÝ, Ondřej - RUDA, Aleš. Regionální rozvoj - teorie, aplikace, regionalizace. Vyd. první. Brno : Mendelova univerzita v Brně, 2010. 155 s. ISBN 978-80-7375-414-3.
6. UMPHREY, Michael L. The Power of Community-Centered Education. Plymouth : Rowman, 2007. 140 s. ISBN 978-1-57886-651-9.

Vedoucí bakalářské práce:

RNDr. Jaroslav Vávra, Ph.D.

Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce:

27. června 2011

Termín odevzdání bakalářské práce:

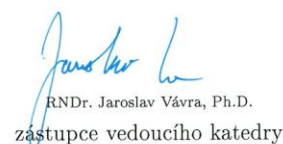
7. prosince 2012



doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.

děkan

L.S.



RNDr. Jaroslav Vávra, Ph.D.
zástupce vedoucího katedry

V Liberci dne 4. května 2012

Čestné prohlášení

Název práce: Případová studie firemní školy Střední odborné učiliště strojírenské, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s. a státní Střední průmyslové školy v Mladé Boleslavi (prostorové vztahy)

Jméno a příjmení autora: Kateřina Havrancová

Osobní číslo: P10000627

Byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo.

Prohlašuji, že má bakalářská práce je ve smyslu autorského zákona výhradně mým autorským dílem.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce.

Prohlašuji, že jsem do informačního systému STAG vložila elektronickou verzi mé bakalářské práce, která je identická s tištěnou verzí předkládanou k obhajobě a uvedla jsem všechny systémem požadované informace pravdivě.

V Liberci dne: 26. 04. 2013

Kateřina Havrancová

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu své bakalářské práce RNDr. Jaroslavu Vávrovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky, metodické vedení práce a trpělivost.

Anotace

Tato bakalářská práce se zabývá porovnáním dvou vybraných vzdělávacích institucí, jejichž sídlem je Statutární město Mladá Boleslav. Porovnání jsou provedena na podkladě zkoumání prostorových vztahů. Předmětem zkoumání jsou rozdílnosti mezi školami a vztahy týkající se spádovosti a dopravní obslužnosti. Bakalářská práce je zvláště zaměřena na prostorové vztahy vznikající při dojížděce studentů z míst jejich trvalého bydliště do sídla škol, v rámci okresů a krajů České republiky. Výsledky této práce vycházejí ze studia dostupných písemných materiálů a z vyhodnocení dotazníkového šetření provedeného na obou školách.

Klíčová slova: spádovost, dopravní obslužnost, Mladoboleslavsko, dojíždka do škol, technické vzdělávání

Annotation:

This work presents a comparison of two selected educational institutions whose registered office is in the town of Mladá Boleslav. The comparison is made on the basis of examination of spatial relationships. The research is focused on the differences between schools as well as on the relationships in a catchment area of the public transport. The thesis is particularly focused on spatial relations arising when students commuting from their place of residence to the seat of schools within districts and regions of the Czech Republic. The results of this study are based on the study of available written materials and evaluation of a questionnaire survey conducted at both schools.

Key words: catchment area, transport services, Mladá Boleslav region, commuting to school, technical education

Obsah

1	Seznam grafů, obrázků a tabulek.....	9
1.1	Grafy	9
1.2	Obrázky	9
1.3	Tabulky	9
2	Seznam zkratk	10
3	Úvod.....	11
4	Charakteristika vybrané školy, učební plán, základní struktura studentů, doplňkové činnosti	12
4.1	Střední odborné učiliště strojírenské, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s.....	12
4.2	Střední průmyslová škola Mladá Boleslav	14
4.3	Základní porovnání obou vzdělávacích institucí	15
5	Prostorové vztahy	18
5.1	Základní teoretická část.....	18
5.2	Zhodnocení literatury	22
5.3	Metodologie postupu praktického šetření.....	22
6	Spádovost	25
6.1	Dojíždka studentů vybraných škol, podle místa trvalého bydliště – porovnání podle krajů.....	25
6.2	Dojíždka studentů vybraných škol, podle místa trvalého bydliště - porovnání podle okresů ...	28
7	Dopravní obslužnost.....	32
7.1	Způsob dopravy studentů	32
7.2	Doprava studentů podle druhu dopravních prostředků.....	33
7.3	Doprava studentů podle časové dostupnosti	35
7.3.1	Příklad ověření výsledku z dotazníkového šetření	37
7.3.2	Příklady způsobu dopravy ze vzdálených míst ČR	37
8	Porovnání obou vzdělávacích institucí v minulosti	39
9	Porovnání současného vývoje vzdělávacích institucí vlivem rozvíjející se ekonomiky a průmyslu, plán rozvoje Statutárního města Mladá Boleslav	40
10	Porovnání financování, roční rozpočet.....	42
11	Porovnání výsledků maturitních zkoušek.....	44
11.1	Výsledky maturitních zkoušek SOUs a SPŠ	44
11.2	Srovnání výsledků písemných částí maturitních zkoušek	45
12	Zájem studentů o další studium na vysokých školách	47
12.1	Zájem studentů SOUs o další studium	47
12.2	Zájem studentů SPŠ o další studium	50
13	Návaznost škol na Technickou univerzitu v Liberci	53
13.1	Návaznost SOUs na Technickou univerzitu v Liberci	53
13.2	Návaznost SPŠ na Technickou univerzitu v Liberci	53
14	Další činnosti škol, mimoškolní aktivity a sociální zázemí studentů	54
14.1	Popis dalších činností, mimoškolních aktivit a sociálního zázemí studentů SOUs	54

14.2	Popis dalších činností, mimoškolních aktivit a sociálního zázemí studentů SPŠ	56
15	Závěr	58
16	Seznam pramenů	60
16.1	Tištěné zdroje	60
16.2	Elektronické zdroje	62
16.3	Osobní sdělení a telefonické konzultace	64
17	Seznam příloh.....	65
18	Přílohy	66

1 Seznam grafů, obrázků a tabulek

1.1 Grafy

Graf 1 - Rozdělení studentů SOUs podle pohlaví	13
Graf 2 - Rozdělení studentů SPŠ podle pohlaví	14
Graf 3 - Přehled trvalých bydlišť studentů SOUs a SPŠ - podle krajů v roce 2012	26
Graf 4 - Způsob dopravy studentů SOUs v %	33
Graf 5 - Způsob dopravy studentů SPŠ v %	33
Graf 6 - Využití jednotlivých druhů dopravních prostředků k cestě do školy studenty SOUs v %	34
Graf 7 - Využití jednotlivých druhů dopravních prostředků k cestě do školy studenty SPŠ v %	34
Graf 8 - Doba trvání jedné cesty do školy dopravními prostředky studentů SOUs v %	35
Graf 9 - Doba trvání jedné cesty do školy dopravními prostředky studentů SPŠ v %	35
Graf 10 - Zájem studentů SOUs o další studium SŠ, VOŠ a VŠ (1. až 3. ročník školy)	47
Graf 11 - Zájem studentů SOUs o další studium na VŠ (4. ročník školy, maturitní obory)	47
Graf 12 - Zájem o studium jednotlivých vysokých škol studentů 4. ročníku SOUs	48
Graf 13 - Zájem studentů SOUs o studium na jednotlivých fakultách TUL v akad. roce 2012/2013	49
Graf 14 - Zájem studentů SPŠ o další studium, VOŠ a VŠ – 1. až 3. ročník školy	50
Graf 15 - Zájem studentů SPŠ o další studium na VŠ – 4. ročník školy	50
Graf 16 - Zájem o studium jednotlivých vysokých škol studentů 4. ročníku SPŠ	51
Graf 17 - Zájem studentů SPŠ o studium na jednotlivých fakultách TUL v akad. roce 2012/2013	52
Graf 18 - Využití mimoškolních aktivit studenty SOUs	55
Graf 19 - Využití mimoškolních aktivit studenty SPŠ	56

1.2 Obrázky

Obrázek 1 - Schéma vlivu průmyslu na rozvoj vzdělávacích institucí	40
--	----

1.3 Tabulky

Tabulka 1 - Počet studijních a učebních oborů	15
Tabulka 2 - Porovnání počtu studentů a podílu podle pohlaví	16
Tabulka 3 - Přehled trvalých bydlišť studentů SOUs - podle krajů v roce 2012	27
Tabulka 4 - Přehled trvalých bydlišť studentů SPŠ - podle krajů v roce 2012	27
Tabulka 5 - Způsob dopravy studentů do školy	33
Tabulka 6 - Využití jednotlivých druhů dopravních prostředků studenty k cestě do školy	34
Tabulka 7 - Doba trvání jedné cesty do školy dopravními prostředky studentů	36
Tabulka 8 - Porovnání finančních prostředků SOUs a SPŠ	43
Tabulka 9 - Výsledky studentů SOUs u maturitních a závěrečných zkoušek	44
Tabulka 10 - Výsledky studentů SPŠ u maturitních zkoušek	44
Tabulka 11 - Srovnání úspěšnosti studentů SOUs u písemných maturitních zkoušek	45
Tabulka 12 - Srovnání úspěšnosti studentů SPŠ u písemných maturitních zkoušek	46

2 Seznam zkratek

AG	akciová společnost v Německu
a.s.	akciová společnost
AMAVET	Asociace pro mládež, vědu a techniku
AZNP	automobilový závod národní podnik
č.	číslo
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
ČR	Česká republika
ČVUT	České vysoké učení technické
EA	ekonomický agregát
IDOS	Informační dopravní systém
IT	informační technologie
Kč	Koruna česká
km ²	kilometr čtvereční
mil.	miliony
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MHD	městská hromadná doprava
o. z.	odštěpný závod
RVP	rámcový vzdělávací program
s.	strana
Sb.	sbírka
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
SOČ	Středoškolská odborná činnost
SOU _s	Střední odborné učiliště strojírenské, o. z. ŠKODA AUTO a.s.
SŠ	střední škola
SPŠ	Střední průmyslová škola v Mladé Boleslavi
ŠA	ŠKODA AUTO a.s.
tis.	tisíce
TUL	Technická univerzita v Liberci
UK	Univerzita Karlova
viz	vizte
vyd.	vydání
VOŠ	vyšší odborná škola
VŠ	vysoká škola
VW	Volkswagen AG
ČZU	Česká zemědělská univerzita v Praze

3 Úvod

Vzdělávání je výsledkem vzdělávacího procesu, který probíhá na různých úrovních. Po absolvování povinné školní docházky si žáci mohou, k dalšímu studiu, vybrat z nabídky středních škol, učilišť či gymnázií. Na základě svých rozhodnutí se žáci přihlašují na konkrétní školy. Přijetím a zahájením studia na těchto školách vznikají různé vztahy, vazby a procesy, které lze podrobněji zkoumat a hodnotit.

Cílem práce je posoudit a vzájemně porovnat prostorové vztahy dvou vybraných škol - Středního odborného učiliště strojírenského, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s. a Střední průmyslové školy Mladá Boleslav.

K vysvětlení důležitých pojmů a možných souvislostí slouží základní teoretická část práce s analýzou odborné literatury. Z velkého množství existujících prostorových vztahů se v práci zaměřuji nejprve na vztahy, které se týkají dojížděky studentů porovnávaných škol z místa jejich trvalého bydliště, dopravní obslužnosti, rozboru způsobů dopravy podle druhu použitých dopravních prostředků a vyhodnocení dopravy studentů podle časové dostupnosti, konkrétně dle doby trvání cesty do školy. Dalším okruhem zkoumaných vztahů jsou vlivy ekonomiky a průmyslu na vývoj vzdělávacích institucí, vliv rozdílného způsobu vlastnictví škol na jejich financování a rozvoj škol, objem finančních prostředků, kterými školy disponují. Poté jsou porovnány studijní výsledky při státních maturitních zkouškách, dále je vyhodnocen zájem studentů o vysoké školy a jejich úspěšnost při přijímacím řízení a porovnána návaznost na Technickou univerzitu v Liberci.

Pro zpracování této práce volím metodu případové studie. Vycházím z obecné definice podle Hendela (1997, s. 104), která říká, že „případová studie je detailní studium jednoho případu nebo několika málo případů“. Případovou studií dochází k detailnějšímu objasnění, kterého nelze při hromadném zkoumání dosáhnout. Výhodou metody je hlubší poznání podstaty případu, nevýhodou je malá možnost zobecnitelnosti výsledků.

Konkrétní data potřebná pro zpracování této práce vychází jednak z odborné literatury a dostupných textů, korespondence se školami, tak i osobních rozhovorů s vedením škol a z výsledků dotazníkového šetření.

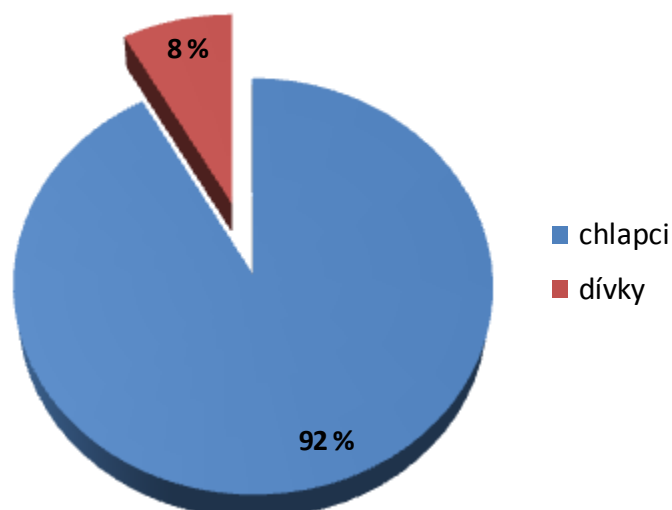
4 Charakteristika vybrané školy, učební plán, základní struktura studentů, doplňkové činnosti

4.1 Střední odborné učiliště strojírenské, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s.

Střední odborné učiliště strojírenské, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s. (dále jen „Střední odborné učiliště“, popřípadě „SOUs“) je soukromou školou (fotografie budovy viz Příloha A), jejímž zřizovatelem je automobilový koncern Volkswagen AG a vlastníkem ŠKODA AUTO a.s. Hlavním cílem školy je příprava studentů na budoucí povolání, nebo příprava k dalšímu studiu. Sídlo středního odborného učiliště se nachází ve Statutárním městě Mladá Boleslav, v areálu automobilového závodu ŠKODA AUTO a.s. Střední odborné učiliště vzdělává studenty v technických oborech se zaměřením na automobilový průmysl. V učebním plánu školy je denní studium sedmi čtyřletých studijních oborů ukončených maturitní zkouškou a deseti tříletých učebních oborů ukončených závěrečnou zkouškou s výučním listem. Maturitní obory jsou zaměřeny na obsluhu a seřízení CNC strojů¹, logistiku a podnikovou ekonomiku, učební obory se zaměřují na potřeby automobilového průmyslu (například obor Autoelektrikář, Autolakýrník, Karosář).

Střední odborné učiliště nabízí studentům při jejich výuce učebny vybavené audiovizuální technikou, speciální odborné učebny pro výuku informačních technologií, učebny k výuce cizích jazyků a programování. Učiliště disponuje dílnami pro praktickou výuku studentů v období před jejich odbornou praxí ve výrobních provozech firmy. Střední odborné učiliště k datu 01. 03. 2013 navštěvuje 814 studentů. Z celkového počtu vzdělávaných tvoří 92 % chlapci a 8 % dívky. Podle informace od ředitele školy doc. Mgr. Ing. Karla Chadta, CSc., jsou chlapci zastoupeni ve všech maturitních i učebních oborech, které škola nabízí, dívky studují převážně v maturitních oborech Provoz a ekonomika a Průmyslová logistika, výjimečně v učebních oborech Nástrojař a Obráběč kovů.

¹ „CNC stroje – počítačem řízené obráběcí stroje“ (SIGMUND 2013).



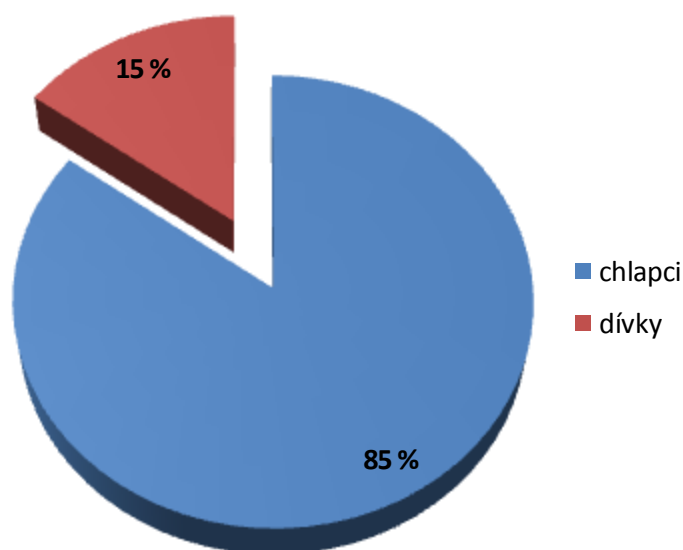
Graf 1 - Rozdělení studentů SOUs podle pohlaví

Zdroj: dotazníkové šetření

Jako doplněk k jednotlivým oborům mohou studenti v rámci výuky projít kurzy pro zlepšení svých znalostí a dovedností. Střední odborné učiliště organizuje celkem 18 kurzů v různých odbornostech, jejichž absolvováním a následným splněním závěrečných testů získají studenti osvědčení, například svářečský průkaz. Pro dosažení středoškolského vzdělání s maturitou mají absolventi oborů s výučním listem možnost pokračování v nástavbovém studiu, formou denního nebo dálkového studia, ve dvou oborech se zaměřením na provozní techniku a autoelektroniku.

4.2 Střední průmyslová škola Mladá Boleslav

Střední průmyslová škola Mladá Boleslav (dále jen „Střední průmyslová škola“, popřípadě „SPŠ“) je státní školou s právní formou příspěvkové organizace, jejímž zřizovatelem a vlastníkem je Středočeský kraj. Hlavním cílem školy je příprava studentů na budoucí povolání v technických oborech, nebo příprava k dalšímu studiu na vysokých a vyšších odborných školách, říká současný ředitel školy Ing. Martin Kubát. Sídlo střední průmyslové školy (fotografie budovy viz Příloha B) se nachází ve Statutárním městě Mladá Boleslav, poblíž administrativního centra města, v ulici Havlíčkova. Situování školy ve městě s dlouhou tradicí průmyslové výroby automobilů a s dnešní firmou ŠKODA AUTO a.s. je výhodou pro cílené vzdělávání a následné uplatnění absolventů. Střední průmyslová škola je odbornou školou, v jejímž učebním plánu je denní studium čtyř oborů ukončené maturitní zkouškou. Obory Strojírenství a technická administrativa, Silniční doprava, IT systémy ve strojírenství a nově zřízený obor Informačních technologií, kterým SPŠ reagovala na pokles studentů se zájmem o studium a současně na měnící se požadavky na trhu práce. Školu navštěvuje k datu 01. 03. 2013 celkem 433 studentů. Chlapci jsou zastoupeni z 85 %, dívky z 15 %.



Graf 2 - Rozdělení studentů SPŠ podle pohlaví

Zdroj: dotazníkové šetření

Střední průmyslová škola nabízí studentům zázemí v podobě jednadvaceti učeben, posluchárny, jedenácti odborných učeben, šesti laboratoří, pro praktickou výuku má vlastní dílny. „Vybavení všech dílenských provozů je zastaralé a z hlediska moderních technologických trendů nevyhovující“ (Ředitelství Střední průmyslové školy 2012, s. 3). Součástí praktického výcviku pro studenty oboru Silniční doprava je i řízení

motorových vozidel, jehož absolvováním a složením zkoušek, mohou studenti získat příslušná řidičská oprávnění. Jednou z možností pokračování v dalším studiu po dokončení Střední průmyslové školy je absolvování bakalářského studia Technické univerzity v Liberci, Fakulty strojní, které je dostupné na téže škole Mladé Boleslavi.

4.3 Základní porovnání obou vzdělávacích institucí

Střední odborné učiliště strojírenské ŠKODA AUTO a.s. a Střední průmyslovou školu Mladá Boleslav jsem porovnávala z několika hledisek.

Z hlediska studijních programů - Střední odborné učiliště nabízí čtyřleté obory s maturitou a tříleté obory s výučním listem, naopak Střední průmyslová škola je škola výhradně se čtyřletými maturitními obory.

Tabulka 1 - Počet studijních a učebních oborů

Vzdělávací instituce	Počet maturitních oborů	Počet učebních oborů
Střední odborné učiliště strojírenské	7	10
Střední průmyslová škola	4	-

Zdroj: ředitelství vzdělávacích institucí

Podle struktury a zaměření studijních programů je pro absolventy, kteří nechtějí dále pokračovat ve studiu, výhodnější absolvování Středního odborného učiliště, kde je v provázanosti teoretické a praktické výuky výhoda, pro budoucí uplatnění ve firmě ŠKODA AUTO a.s. Absolvent Střední průmyslové školy si najde uplatnění v automobilovém průmyslu, ale i širší uplatnění v rámci průmyslových podniků okresu Mladá Boleslav, či jiných okresů, popřípadě krajů. Zájem absolventů, kteří chtějí pokračovat v dalším studiu, popisuje samostatná část práce v kapitole Zájem studentů o další studium.

Z hlediska počtu a podílu na pohlaví studentů - Střední odborné učiliště navštěvuje 814 studentů, z toho je 8 % dívek. Střední průmyslová škola má 433 studentů, z toho je 15 % dívek. Vyšší procento dívek ovlivňuje jejich větší zájem o všeobecnější maturitní obory, jako je například (Strojírenství a technická administrativa), jejichž absolvováním se nabízí i širší prostor při následném výběru vysokých škol.

Tabulka 2 - Porovnání počtu studentů a podílu podle pohlaví

Vzdělávací instituce	Počet studentů	Podíl dívek v %	Podíl chlapců v %
Střední odborné učiliště strojírenské	814	8	92
Střední průmyslová škola	433	15	85

Zdroj: ředitelství vzdělávacích institucí

Střední odborné učiliště připravuje kvalifikované pracovníky pro firmu ŠKODA AUTO a.s., nejen pro závod v Mladé Boleslavi, ale i ve Vrchlabí (okres Trutnov, Královéhradecký kraj) a v Kvasinách (okres Rychnov nad Kněžnou, Královéhradecký kraj). „Počty přijímaných žáků jsou dány personálním plánováním a plánem personálního rozvoje společnosti. Každoročně jsou podle aktuální potřeby firmy a situace na trhu práce počty žáků upřesňovány tak, aby všichni absolventi našli ve firmě uplatnění“ (Školní vzdělávací plán ŠKODA AUTO a.s. 2011, s. 268). Učiliště si na základě celkové strategie firmy dokáže zajistit potřebné množství studentů. Absolvent SOUs není vázán podmínkou nástupu do zaměstnání v závodech firmy ŠKODA AUTO a.s. a není ani povinen vracet měsíční odměny (ve výši 200–1400 Kč), které pobíral v době studia. Střední průmyslová škola připravuje absolventy technického zaměření, kteří mohou najít uplatnění na širším trhu práce a kteří mají vysokou míru úspěšnosti při ucházení se o zaměstnání. I přes tento fakt se škola potýká s výkyvy v počtu žáků vycházejících ze základních škol, což se nejvíce projevilo ve školním roce 2009/2010. Na dlouhodobě se snižující počty studentů škola zareagovala zavedením nového studijního oboru Informačních technologií a sloučením oborů Strojírenství, Ekonomika a podnikání do jedné dvouoborové třídy.

Z hlediska vlastnických vztahů a financování - z tohoto porovnání vychází jednoznačně lépe soukromé, firemní Střední odborné učiliště ŠKODA AUTO a.s. s technickým a finančním zázemím největšího výrobce automobilů České republiky „v zádech“. Společnost ŠKODA AUTO a.s. si je vědoma důležitosti odborného učiliště jako vlastního zdroje mladých budoucích odborníků a proto do modernizace svého vzdělávacího zařízení pravidelně investuje. Naproti tomu státní škola je „odkázána“ na státní příspěvky a na finance, které je schopna si zajistit sama, což se jí v poslední době částečně daří. Střední průmyslová škola spolupracuje s významnými podniky v regionu, především se ŠKODOU AUTO a.s., a to jí zajišťuje pravidelné sponzorské dary ve formě peněz nebo nového vybavení pro školu (výpočetní technika,

software atd.). Škola také spolupracuje s firmami ŠKO ENERGO, Aufeer Design, Bilsing Automation, T-systems, Metronet, Auto Zítka, Vyrtych.

Z hlediska vybavenosti je na tom opět podstatně lépe firemní Střední odborné učiliště, které disponuje v oblasti teoretické i praktické výuky odpovídajícím vybavením, jež cíleně sleduje vývoj ve strojírenství a automobilovém průmyslu. Střední průmyslová škola má vybavení starší a především školní dílny by bylo třeba zařídit nově, ale na zásadní obnovu chybí finanční prostředky. Dotazem na ředitele SPŠ bylo zjištěno, že žádné dotace na vybavení dílen škola v posledních letech nedostala a ani v dohledné době nečeká. Ke zlepšování úrovně vzdělávání přispívá i zapojení Střední průmyslové školy do Operačního programu V² týkajícího se využití informačních a komunikačních technologií ve výuce technických oborů.

Z několika výše uvedených porovnání je zřejmé, že Střední odborné učiliště jako firemní odborná škola ve vlastnictví jedné z nejúspěšnějších firem v České republice, je na tom z hlediska financování a vybavenosti podstatně lépe.

Obě vzdělávací instituce by bylo možno porovnávat i z dalších hledisek, například podle prospěchu studentů, podle výdajů z rodinných rozpočtů na studium, podle kvalifikace a praxe pedagogického sboru, podle uplatnění absolventů na trhu práce a podobně.

²„**Operační program V** - Vzdělávání pro konkurenceschopnost (OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost) je zaměřený na zkvalitnění a modernizaci systémů počátečního, terciárního a dalšího vzdělávání, jejich propojení do komplexního systému celoživotního učení a ke zlepšení podmínek ve výzkumu a vývoji“ (Ministerstvo pro místní rozvoj 2013).

5 Prostorové vztahy

5.1 Základní teoretická část

„Další vývoj sídelních systémů a měst závisí na kombinovaném působení celé řady faktorů“ (Toušek a kol. 2008, s. 128). Těmito faktory jsou demografické změny, nové lokalizační faktory průmyslu a služeb, vysoká mobilita populace, nové telekomunikační technologie, vývoj městských sítí. Podle Touška je oporou současných prostorových a funkčních vztahů dosahujících globálních rozměrů doprava. Protože se geografové snaží vysvětlit prostorové vztahy, zajímají se logicky i o dopravní síť. Dopravní infrastruktura, zařízení a jiné prvky dopravních sítí zabírají samy o sobě podstatnou část geografického prostoru. Doprava působí jako původce nebo spoluaktér změn v geografickém prostoru, její součástí je i pohyb osob. Za geografický význam dopravy můžeme považovat skutečnost, že umožňuje překonání bariéry prostoru. Ta přitom může být chápána rozdílným způsobem, více zdůrazněny mohou být fyzické překážky (např. vzdálenost, topografie apod.) anebo spíše společenské překážky (např. administrativní rozdělení, rozdílná kvalita dopravní infrastruktury aj.). Oba typy překážek vytvářejí jakýsi „odpor prostředí“, který omezuje intenzitu, velikost, objem, schopnost dopravy mezi různými místy. Je logické, že různá místa na povrchu země jsou různým způsobem dopravně vybavená a tudíž jsou některá místa lépe a některá hůře dostupná. Za klíčové pojmy geografie dopravy lze považovat pojem akcesibilita (dostupnost) a mobilita (pohyblivost). Akcesibilitu chápeme jako množství příležitostí, které jsou z určitého místa dostupné do určité vzdálenosti anebo cestovní doby, mobilitu jako schopnost pohybu, přesunu mezi různými místy (např. z místa trvalého bydliště do školy). Ve stejné knize Ekonomická a sociální geografie (Toušek a kol. 2008) se autoři, v kapitole 10, Regiony a regionalizace, zabývají i regiony. Region je zde definován jako určitá část geografické sféry. Prostorovou diferenciaci regionů můžeme provést na přírodním, politickém, ekonomickém, sociálním či kulturním základě. Podle autorů může být region definován jako více či méně omezený složitý dynamický prostorový systém. Důležitým pojmem je nodální region. Základem pro vymezování nodálního regionu jsou vztahy v území, které se uskutečňují v horizontálním směru. Nodální region vychází z polarizace prostoru, kdy je různotvárnost (heterogenita) geografické sféry vyjádřena různými typy toků (nejčastěji lidí) a přitažlivých sil. Důležitou roli hraje jádro, kolem kterého je nodální region organizován. Nejčastěji je nodální region tvořen plochou obklopující sídlo, vůči kterému je plocha určitým

způsobem vázána z hlediska prostorové organizace. Nodální regiony se v humánní geografii vyskytují například jako: dojížděky do zaměstnání a škol, regiony obslužnosti, spádové regiony nemocnic, služeb a podobně.

Ve starší odborné literatuře se v různých výrazových obměnách uvádí, že všechny jevy a procesy probíhají v prostoru. Někteří současní geografové považují za klíčovou otázku geografie koncept prostorovosti. Prostorovost chápou jako „sociálně produkováný prostor“ znamenající výklad a prožívání prostoru. „Koncept prostorovosti se liší od konceptu prostoru, byť jsou oba propojeny“ (Hynek 2011, s. 4). „Současná první dekáda 21. století zaznamenává nový vývoj geografie především v britském prostředí, kde se rozvíjí velmi podnětná fáze geografického myšlení. Projevuje se přechodem od teoretické geografie k hlouběji promyšlenému konceptu prostorovosti (*spaciality*), který je komplementární s konceptem prostoru (*space*)“ (Hynek, et al. 2011, s. 51).

Podle knihy Kulturní regiony a geografie kultury (Heřmanová, Chromý a kol. 2009, s. 18–306) je cílem geografů mimo jiné hodnocení prostorových vztahů. Chromý se jako kulturní geograf ve své práci pravděpodobně nemohl vyhnout otázce prostoru, významu vzdělávání a geografické polohy. V prostoru se odehrávají veškeré lidské aktivity, v prostoru probíhají nejrůznější jevy a procesy, prostor je účelově přetvářen společnostmi či jednotlivcem, prostor je různě široký pro různé druhy výzkumů, jevů a procesů. Prostor je nejobecnější kategorií, existuje řada pojmů, které se běžně používají jako výseky (podmnožiny) tohoto pojmu. Například životní prostor je prostor, v němž jedinci uskutečňují převážnou část svých pravidelných životních činností. Jednou z nejvýznamnějších diferenciací (rozlišení) je úroveň vzdělanosti obyvatel. Vzdělanost je důležitým faktorem rozvoje, významný pro ekonomiku, ale i pro každého jednotlivce z hlediska jeho přizpůsobivosti, uplatnění na trhu práce, kvality života, postavení ve společnosti. Vzdělanost lze hodnotit z mnoha různých hledisek, například z hlediska demografického, ekonomického či sociálního.

V okrese Mladá Boleslav, kde dominantním zaměstnavatelem je firma ŠKODA AUTO a.s., včetně navazujících firem, převládá profesní zaměření na automobilový průmysl. Toto zaměření je podpořené výzkumnými a vývojovými pracovišti automobilky a k tomu i vyspělým školstvím v podobě posuzovaných středních škol a místních vysokých škol, jako je ŠKODA AUTO Vysoká škola a bakalářské studium Technické univerzity v Liberci (TUL), Fakulta strojní. V okrese je velký počet technických pracovních pozic souvisejících s automobilovým

průmyslem. Vzdělání a vzdělanost je možné hodnotit i podle dalších kvalitativních charakteristik, kterými jsou jazyková, počítačová, funkční a ekonomická gramotnost. Předávání vědomostí je také o odpovědnosti. Dobrá výuka i přes byrokratické požadavky probíhá v rovině, která odpovídá aktuální situaci a kde dochází ke spojení mezi výukou a skutečným životem, jak zmiňuje Umphrey (2007).

Autoři knihy Kulturní regiony a geografie kultury (Heřmanová, Chromý a kol. 2009) dále uvádějí, že důležitým faktorem je geografická poloha, která může, byť zprostředkovaně, například přes zvýšenou zaměstnanost v určitém oboru ovlivňovat kvalitu a charakter sociálního prostředí. „Obecně tak lze v souvislosti s vyšší kvalitou, vyšší atraktivitou či silnějšími prostorovými preferencemi určité oblasti z hlediska infrastruktury očekávat i vyšší životní spokojenost obyvatel, v důsledku toho i vyšší míru identifikace s územím (lokální a regionální identitu, patriotismus), silnější pocit odpovědnosti za území a jeho vývoj“ (Heřmanová, Chromý a kol. 2009, s. 306). Okres Mladá Boleslav je v dobré geografické poloze, sousedí i s okresy jejichž poloha je horší (například okres Česká Lípa). „Navíc je třeba zdůraznit, že podpora emigrace z problémových regionů je zpravidla považována za velmi pasivní typ politiky, neboť se ani nepokouší řešit příčiny problémů, ale pouze o zmírnění jejich následků,“ (Blažek, Uhlíř, 2002, s. 77).

Po roce 1989 došlo v České republice k velkým změnám, které se souhrnně označují jako transformační proces. V publikaci Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext (Hámpel 2005, s. 43–52) je základem pro různá hodnocení ukazatel „ekonomický agregát“ (dále jen EA), který vyjadřuje kombinaci počtu pracovních příležitostí a průměrných mezd zaměstnanců ve sledovaném roce. Vyhodnocení transformačních procesů v naší společnosti po roce 1989 ukázalo na úspěšnost či neúspěšnost transformačního procesu. Toto vyhodnocení je nejlépe patrné z kartogramů Současné tendence vývoje regionální a sídelní diferenciac (viz Přílohy D–I, této práce), které jsou zpracovány na základě analýz, jejichž těžiště je z období 1991–2001, tj. období mezi sčítáním obyvatelstva. V kartogramu Územní intenzity ekonomiky (2001), kde územní intenzita ekonomiky vyjadřuje úroveň ekonomického agregátu EA na km², byl okres Mladá Boleslav na dobré úrovni, ale nepatřil k nejlepším v České republice. V kartogramech Ekonomické úrovně (2001), kde ekonomickou úroveň vyjadřuje ekonomický agregát EA na počet obyvatel a Dynamiky ekonomického vývoje (1991–2001), kde dynamiku ekonomického vývoje vyjadřuje index vývoje ekonomického agregátu EA, patří

okres Mladá Boleslav k nejlepším v České republice. Podle kartogramu Míry nezaměstnanosti k 01. 03. 2001, kde je míra nezaměstnanosti vyjádřena podílem nezaměstnaných na ekonomicky aktivním obyvatelstvu, byl okres Mladá Boleslav v územích s nejnižší mírou nezaměstnanosti, tj. pod 7,5 %. V kartogramech Relativní intenzity přímých zahraničních investic do roku 2000, kde relativní intenzitu přímých zahraničních investic činí objem přímých zahraničních investic na obyvatele a v kartogramu Transformační „úspěšnost“ podle okresů (1991–2001), kde je transformační úspěšnost měřena součtem indexu EA na počet obyvatel a indexu vývoje EA, patří okres Mladá Boleslav opět mezi nejlepší v ČR. Podle Hampla (2005, s. 88–92) Mladoboleslavsko jako jediné z 53 nemetropolitních okresů vykázalo výrazný růst. Metropolitní areály jsou nejvýznamnější, měřítkově vyšší, prvky systému osídlení. V České republice bylo takto vyhodnoceno 11 systémů, jejichž jádry jsou meziregionální centra hlavní město Praha a krajská města (mimo Jihlavy). Ostatní areály, které nejsou přiřazenými středisky těmto hlavním meziregionálním centrům, se nazývají nemetropolitní.

I přes fakt, že provozy ŠKODA AUTO a.s. v Mladé Boleslavi mají velkou plošnou výměru (2 250 000 m²) a zabírají prakticky jednu čtvrtinu ze souvisle zastavěného území statutárního města, je při současném charakteru, množství výroby a nedostatku provozních ploch, jedním z nejdůležitějších faktorů logistika. Logistika je organizace, plánování, řízení a výkon toků zboží vývojem a nákupem počínaje, výrobou a distribucí podle objednávky finálního zákazníka konče tak, aby byly splněny všechny požadavky trhu při minimálních nákladech a minimálních kapitálových výdajích (podle Evropské logistické asociace). Logistika je klíčovou součástí strategie celého podniku. Součástí logistiky je moderní přístup k zásobování metoda JUST-IN-TIME. Cílem metody (VŠFS 2013) je dosažení minimálních zásob a maximální kvality. Za tímto účelem dochází ke spolupráci a koordinované činnosti mezi dodavatelem na jedné straně a odběratelem na straně druhé. Pro úspěšnost systému JUST IN TIME je důležitá blízkost dodavatele a odběratele a jejich vzájemná propojenost. V okolí Mladé Boleslavi je dobrá dopravní infrastruktura v podobě rychlostní silnice pro motorová vozidla R10 Praha–Liberec, silnic I. třídy č. 16 Mladá Boleslav–Trutnov a č. 38 Mladá Boleslav–Jestřebí a v podobě stávající, poměrně husté železniční sítě. Letiště v Mladé Boleslavi ani jiná letiště v okolí se k tomuto účelu nepoužívají. V průmyslových zónách v okolí Mladé Boleslavi je v dosahu ŠKODA AUTO a.s.

velké množství skladových a výrobních průmyslových kapacit, které moderní přístup k zásobování umožňují a podporují.

5.2 Zhodnocení literatury

Odborná literatura ke zpracovávanému tématu je značně rozsáhlá. U publikací, které jsou stěžejní, se ve složitých větách téměř vždy vyskytuje několik odborných, mnohdy i cizích výrazů, jejichž význam si méně erudovaný čtenář musí nejprve najít, aby neztratil možnost pochopení textu. Mimo to je třeba údaje neustále chronologicky řadit, posuzovat v linii času, jinak nedojde k jejich správné interpretaci. Pro mladého člověka, který se narodil po roce 1989, jsou vývojové tendence z předchozích desetiletí a jejich zákonitosti hůře pochopitelné. Porovnáním použité literatury jsem zjistila, že napříč literaturou existují terminologické rozdílnosti. Zatímco ve struktuře nodálních regionů se středisky různých řádů a různého významu se většina literatury přibližně názorově shoduje, v popisu středů nodálních regionů se různí. V publikaci Ekonomická a sociální geografie Toušek vysvětluje (2008, s. 384), že „Nodální regiony jsou vnitřně heterogenní, skládají se z jádra regionů a jeho zázemí. Geografické jevy různé povahy se koncentrují v nodu (jádre) regionu a v ostatních částech regionu jsou rozptýleny. Jádro má většinou městský charakter“. V publikaci Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice uvádí Hampl (1996, s. 83–84), že „je potřebné za druhé charakterizovat současný stav ve formování metropolitních prostorů, resp. jader těchto prostorů tvořených často větším počtem vzájemně intenzivně propojených nodálních středisek. Zjednodušeně lze hovořit o postupném zeslabování funkcí nodální hierarchie a o zesilování funkcí a komplexity v působnosti hierarchie nad nodální, resp. metropolitní“. V souvislosti s jádry se u metropolitních území užívá pojem centra.

5.3 Metodologie postupu praktického šetření

Pro šetření k získání potřebných výsledků a porovnání následných vazeb bylo použito jak kvantitativní metody sociologického výzkumu a analýzy, tak kvalitativní metody anonymního dotazníkového šetření. Způsobem sběru dat je analýza z dostupných textů, z nichž některé byly vyžádány od vedení posuzovaných škol, například údaje o počtech a trvalých bydlících studentů, na jejichž základě byla řešena dojíždka studentů do posuzovaných škol, podle místa trvalého bydliště.

Na základě vyhodnocení souboru informací získaných dotazníkovým šetřením se následně posuzuje způsob dopravy, doba dopravy, zájem studentů o další studium.

Podle Dismana (2002, s. 76) lze v případě kvantitativního výzkumu využít dva postupy, indukci a dedukci³. V této práci užívám induktivní metodu, která začíná pozorování, v němž se pátrá po pravidelnostech a vzorcích daného tématu. Objevené pravidelnosti se používají v předběžných závěrech, pro sestavení správných otázek v dotazníku. Ty jsou ověřovány pilotní studií⁴ a následně samotným dotazníkovým šetřením v daných institucích na celém zkoumaném vzorku⁵.

Při tvorbě samotného dotazníku je předem nutné prostudování náležitostí k tématu. Zdánlivě jednoduché odpovídání na otázku může doprovázet celá řada zkreslení. Disman (2002, s. 57–61) říká, že lze nahlédnout 5 bodů, které přiblíží tvorbu dotazníků či případná rizika, jež mohou nastat jeho nesprávným sestavením:

1. Je třeba nezvyšovat riziko špatnou volbou otázky. Cílová skupina, všichni dotazovaní, musí otázce správně porozumět, tedy porozumět stejným způsobem. „Jde nám přece – alespoň v kvantitativním výzkumu – o srovnatelnost dat“ (Disman 2002, s. 57).
2. Bude vůbec zkoumaná osoba ochotna odpovědět? Některé otázky mohou být pro respondenta nepříjemné a může si chránit své soukromí. (To je důležité mít na paměti nejen v případě dotazníkového šetření, ale například u řízeného rozhovoru.)
3. Poté se cílová skupina rozhoduje, jak odpoví. Odpoví pravdivě? Zná odpověď? Neznalost respondenta je častým zdrojem zkreslení, kdy osoba nerada přiznává, že nezná odpověď a stejně odpoví. „Přirozeně je taková odpověď pro výzkum neplatná, ale my o tom nevíme“ (Disman 2002, s. 59).

³ „**Deduktivní metoda** – vychází z teorie nebo z obecně formulovaného problému. Teoretický nebo praktický jazyk je přeložen do jazyka hypotéz. Hypotézy navrhuji, jaké spojení mezi proměnnými bychom měli najít, je-li naše hypotéza pravdivá. Pak následuje sběr dat. Odpovídají-li závislosti mezi sebranými daty vzorci předpovězenému v hypotézách, přijmeme hypotézy jako platné. Jinak musíme hypotézy odmítnout“ (Disman 2002, s. 76).

⁴ „**Pilotní studie** – je prováděna na malé skupině vybrané z populace, kterou hodláme studovat. Technika tohoto kroku se podstatně liší od techniky, kterou hodláme použít ve vlastním výzkumu; nejčastěji zde používáme kvalitativní postupy (kupř. nestandardizovaný rozhovor). Cílem pilotní studie je zjistit, zda informace, kterou požadujeme, v naší populaci vůbec existuje a zda je dosažitelná“ (Disman 2002, s. 121).

⁵ „**Vzorek** – skupina jednotek, které skutečně pozorujeme. S rostoucí velikostí se rozdíl mezi strukturou populace a vzorkem zmenšuje“ (Disman 2002, s. 111).

4. Je třeba zvolit správnou formu otázky. Pro dotazovaného je často příjemnější odpovědět třeba číslem 5 odpovídajícím předvolené odpovědi, než vypisovat svou odpověď.
5. Zdrojem zkreslení může být i seznam nabídnutých kategorií, který nemusí být úplný, popř. se může překrývat.

Podle pravidel výše zmíněné literatury jsem do dotazníku použila především uzavřené otázky⁶, dále pak polouzavřené otázky⁷ s možností doplňujících odpovědí v podobě otevřených otázek⁸ a škálové otázky⁹.

Po sestavení byly dotazníky, se svolením vedení obou škol, v průběhu prvních dvou měsíců roku 2013, v různé denní doby předloženy studentům k vyplnění. Vzor dotazníku viz Příloha C. Pro přehlednost byly ke zjištěným výsledkům a skutečnostem vytvořeny jednoduché výšečové grafy, popřípadě i tabulky, které mají vypovídající schopnost ze získaných dat z celkového počtu odpovědí k daným otázkám.

Prezentování výsledků na základě údajů z vyhodnoceného dotazníkového šetření s sebou nese určitá rizika ohledně jejich úplnosti a správnosti, zpracovatel musí nějakým způsobem výsledky zkontrolovat či jinak ověřit jejich relevantnost. Konkrétní příklad rozboru a kontroly části interpretovaných výsledků je v této práci uveden na straně 37, v kapitole 7.3.1.

⁶„**Uzavřená otázka** – je taková otázka, která nabízí hotové alternativní odpovědi. Úlohou respondenta je označit (podtrhnout, zakroužkovat) vhodnou odpověď“ (Hendl 2008, s. 102).

⁷„**Polouzavřené otázky** – nabízejí nejprve alternativní odpověď a potom ještě žádají vysvětlení anebo objasnění v podobě otevřené otázky“ (Hendl 2008, s. 104).

⁸„**Otevřená otázka** – dává respondentovi dost velkou volnost u odpovědi. Otázka nasměřuje respondenta na tázaný jev, neurčuje mu však alternativní odpovědi“ (Hendl 2008, s. 103).

⁹„**Škálované otázky** – škála poskytuje odstupňované hodnocení jevu“ (Hendl 2008, s. 104).

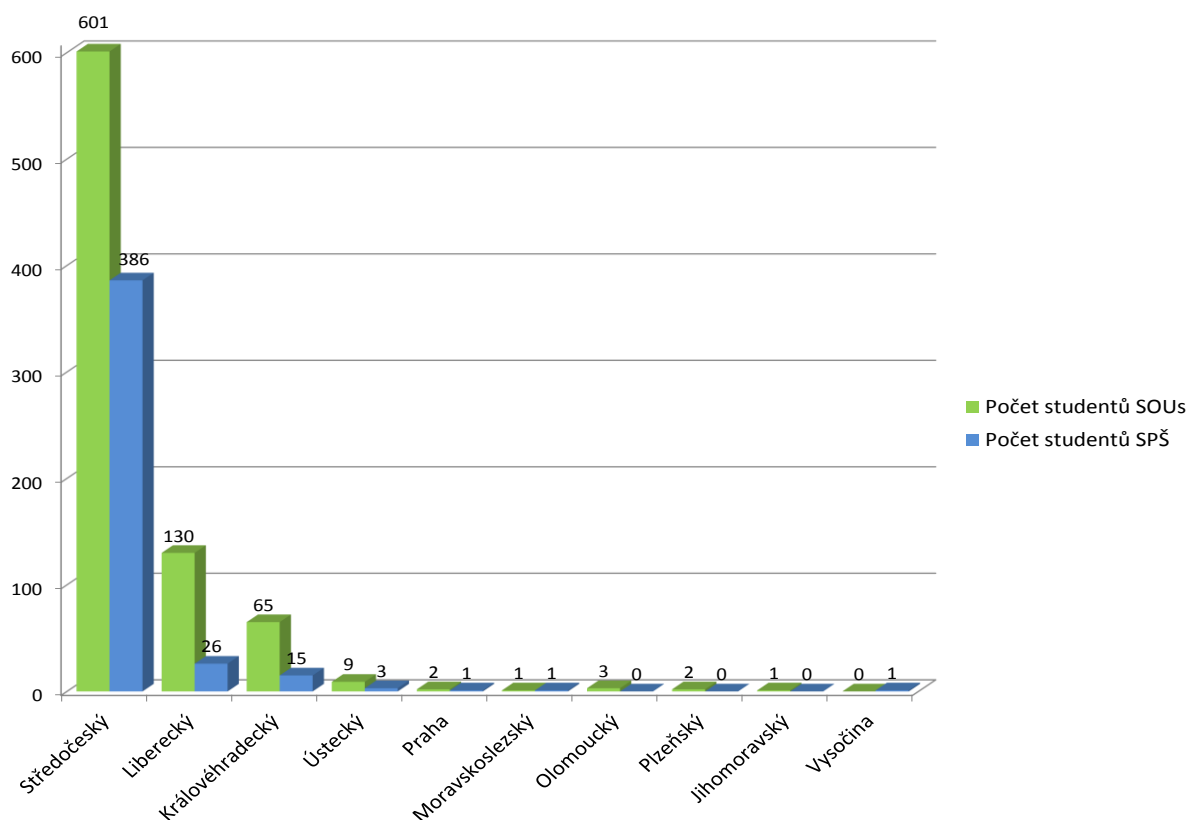
6 Spádovost

Pod pojmem spádovost si lze obecně představit jeho místní příslušnost k obecnímu úřadu, finančnímu úřadu, okresnímu úřadu, stavebnímu úřadu a k dalším institucím příslušného okresu, popřípadě kraje. Dalším typem může být spádovost za zdravotní péčí, školstvím, službami apod. Spádovost je buď závazná (obecní úřad) nebo nezávazná (například zdravotní péče, vyšší školství, služby). Zatímco u základních škol, jejichž navštěvování je podle zákona č. 561/2004 Sb. povinné, je nutné jejich rovnoměrné rozmístění v regionu tak, aby základní vzdělání bylo dosažitelné pro všechny žáky, je rozmístění středních škol v rámci území České republiky nahodilé. V práci jsou posuzovány dvě vybrané střední školy ve Statutárním městě Mladá Boleslav, v tomto případě není na místě hodnotit spádovost, ale dojížděku do těchto škol, na základě jejich dopravní a časové dostupnosti.

6.1 Dojížděka studentů vybraných škol, podle místa trvalého bydliště – porovnání podle krajů

Současná úroveň dopravy nám umožňuje velký rozsah cestování mezi místem bydliště a místy dalších aktivit. „Každodenní dojíždění za prací, studiem či službami do značné míry znevýhodňuje ty, kteří musejí cestu podstoupit, proti těm, jež mají zmíněné aktivity výrazně blíže“ (Kučerová, Mattern, Štych, Kučera 2011, s. 300). Je logické, že dojíždějících je více z menších sídel, kteří spádují k centrům osídlení, kde se populace a tudíž i lidské aktivity koncentrují. „Z tohoto hlediska lze dojížděku vnímat jako nutnost, která vyplývá z charakteru prostorové organizace společnosti v moderní a postmoderní vývojové fázi“ (Hampl 2005, s. 78). Podle publikace Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext (Hampl, 2005, 78), došlo v letech 1991–2001 proti předchozím obdobím k řadě závažných změn v charakteru regionální organizace, k významovým proměnám obou hlavních regionálních procesů, dojížděky za prací a dojížděky do škol. „Dojížděka do škol patří mezi hlavní formy prostorové mobility obyvatelstva“ (Hampl, 2005, s. 90). Deformující vliv na dojížděku do škol může mít nedostatek ubytovacích kapacit pro studenty. Dílčí informace o dojížděce studentů do škol jsou k dispozici i na základě šetření provedených Českým statistickým úřadem. „Ze sčítání obyvatelstva lze sice použít informace o dojížděce studentů, žáků a učňů, avšak tento proces je výrazně determinován územně správní organizací“ (Hampl 1987, s. 136).

Dojíždka je stanovena na základě počtu studentů dojíždějících do místa školy, z jednotlivých okresů a krajů České republiky, podle anonymních údajů o trvalých bydlištích studentů, které poskytlo vedení obou posuzovaných škol. Nejprve byly stanoveny počty dojíždějících studentů z jednotlivých krajů a okresů, z nichž byly vypočteny podíly studentů z krajů a okresů v procentech. Z výsledků je patrné, že obě instituce navštěvují převážně studenti ze Středočeského kraje, v případě Středního odborného učiliště má trvalé bydliště ve Středočeském kraji 73,83 % studentů a v případě Střední průmyslové školy Mladá Boleslav je ze Středočeského kraje 89,15 % studentů. Obě posuzované školy dále navštěvují studenti převážně z Libereckého a Královéhradeckého kraje. Mezi další vyskytující se kraje, ve kterých mají někteří ze studentů trvalé bydliště, patří kraj Ústecký, Olomoucký, Plzeňský, Jihomoravský, Vysočina, Moravskoslezský a Kraj hlavní město Praha. Dojíždku studentů z místa jejich trvalého bydliště, podle krajů České republiky, lze porovnat na níže uvedeném grafu.



Graf 3 - Přehled trvalých bydlišť studentů SOUs a SPŠ - podle krajů v roce 2012

Zdroj: ředitelství vzdělávacích institucí

Dojížd'ky do Středního odborného učiliště a do Střední průmyslové školy jsou velmi podobné, na obou školách je nejvíce studentů ze Středočeského kraje, na SPŠ je podstatně vyšší podíl studentů ze Středočeského kraje.

Tabulka 3 - Přehled trvalých bydlišť studentů SOUs - podle krajů v roce 2012

Název kraje	Počet studentů	Podíl studentů v %
Středočeský	601	74,00
Liberecký	130	16,00
Královéhradecký	65	8,00
Ústecký	9	1,00
Olomoucký	3	0,40
Plzeňský	2	0,20
Praha	2	0,20
Moravskoslezský	1	0,10
Jihomoravský	1	0,10
Celkem	814	100

Zdroj: ředitelství SOUs

Tabulka 4 - Přehled trvalých bydlišť studentů SPŠ - podle krajů v roce 2012

Název kraje	Počet studentů	Podíl studentů v %
Středočeský	386	89,15
Liberecký	26	6,00
Královéhradecký	15	3,47
Ústecký	3	0,69
Vysočina	1	0,23
Moravskoslezský	1	0,23
Praha	1	0,23
Celkem	433	100

Zdroj: ředitelství SPŠ

Pro absolventy základních škol ze vzdálenějších míst České republiky není Střední průmyslová škola tak zajímavá jako Střední odborné učiliště, na kterém je podíl studentů ze Středočeského kraje a ostatních krajů menší. Posouzením dojížd'ky z jednotlivých krajů bylo zjištěno, že na školách nejsou žádní studenti z krajů Jihočeského, Karlovarského, Pardubického a Zlínského.

6.2 Dojíždka studentů vybraných škol, podle místa trvalého bydliště - porovnání podle okresů

Dále je provedeno podrobnější vyhodnocení dojíždky podle místa trvalého bydliště, na základě porovnání podle okresů.

Porovnáním trvalých bydlišť v rámci okresu Mladá Boleslav bylo zjištěno, že Střední průmyslovou školu si volí studenti převážně z bližších míst. Na této škole je větší podíl studentů z okresu Mladá Boleslav 81,76 %, zatímco na Středním odborném učilišti je jen 62,29 %.

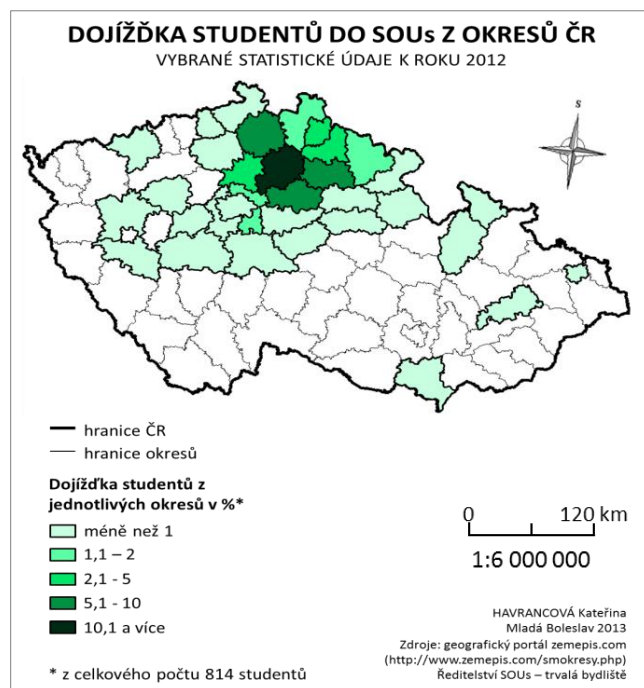
V porovnání dojíždky v rámci okresů Středočeského kraje se projevuje souvislost mezi počty studentů a výskytem středních průmyslových škol v jiných okresech. Ve Středočeském kraji jsou střední průmyslové školy se strojírenským zaměřením ve městech Mladá Boleslav, Kladno (okres Kladno), Kolín (okres Kolín), Příbram (okres Příbram), Rakovník (okres Rakovník), Vlašim (okres Benešov). Podle trvalých bydlišť studentů navštěvuje SOUs dohromady 7 studentů z okresů Kladno, Kolín, Příbram, Rakovník, Benešov a podle trvalých bydlišť studentů SPŠ jsou z těchto okresů pouze 4 studenti. Je tak naprosto zřetelné, že z okresů Středočeského kraje, ve kterých jsou situované střední průmyslové školy se strojním zaměřením, dojíždí do škol v Mladé Boleslavi velmi málo studentů, jejichž podíl na celkovém počtu studujících v posuzovaných školách činí méně než 1 %. Do obdobné kategorie lze zařadit i okresy Praha východ a Praha západ, které spádově patří k metropolitnímu regionu Praha. Naproti tomu ze sousedních okresů Středočeského kraje Mělník a Nymburk, kde žádné střední průmyslové školy se strojním zaměřením nejsou, dojíždí na SOUs celkem 73 studentů, což činí cca 9 % ze všech studentů učiliště a na SPŠ 26 studentů, což činí 6 % ze všech studentů průmyslové školy.

Zajímavé je i posouzení dojíždky z dalších krajů České republiky. SOUs navštěvuje celkem 130 studentů a SPŠ 26 studentů z Libereckého kraje. V rámci Libereckého kraje jsou zastoupeny okresy Liberec, Jablonec nad Nisou, Semily, což je možné přisuzovat i dobrému a hlavně časově přijatelnému dopravnímu spojení po rychlostní silnici R 10.

Nejvíce studentů, konkrétně 71, dojíždí na SOUs z okresu Česká Lípa, přičemž na SPŠ dojíždí z tohoto okresu pouze 8 studentů. V České Lípě je střední průmyslová škola se strojírenským zaměřením a proto na SPŠ do Mladé Boleslavi dojíždí málo studentů. Naproti tomu SOUs má mnohem širší nabídku oborů souvisejících

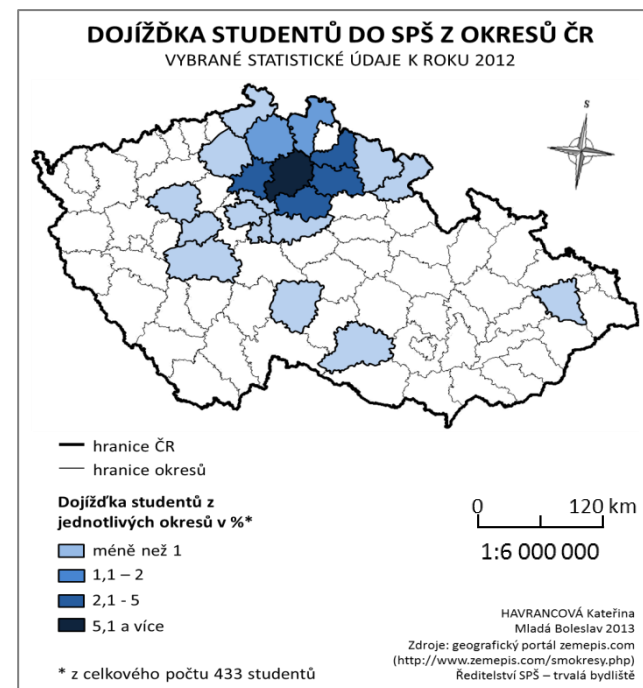
s automobilovým průmyslem, než nabízí učiliště v České Lípě a proto z Českolipska dojíždí na SOUs do Mladé Boleslavi tak mnoho studentů. Dalším faktorem je i vysoká nezaměstnanost v okrese Česká Lípa.

SOUs navštěvuje celkem 65 studentů a SPŠ 14 studentů z Královéhradeckého kraje. V rámci tohoto kraje má nejvyšší zastoupení 43 studentů SOUs a 9 studentů SPŠ z okresu Jičín. Zde je situace obdobná jako v České Lípě, velký počet studentů dojíždějících na SOUs do Mladé Boleslavi má zřejmě rozhodující vliv zájem o konkrétní obory automobilového průmyslu. Z Královéhradeckého kraje je i 14 studentů SOUs a 4 studenti SPŠ z okresu Trutnov, což je ovlivněno lokalizací výrobních kapacit ŠKODA AUTO a.s. ve Vrchlabí. Na rozhodování žáků při výběru jejich budoucí školy působí mnoho různých vlivů, důležitou roli má i schopnost vzdělávací instituce „přitáhnout k sobě“ studenty z různých obcí, okresů a krajů České republiky.



Na základě dojíždky se do spádového území Středního odborného učiliště řadí především okres Mladá Boleslav s podílem 62,29 % studentů, dále území sousedních okresů, v Čechách ještě území na sever, východ a jihozápad od Mladé Boleslavi a poté ojedinělé okresy na Moravě. Na Střední odborné učiliště ŠKODA AUTO a.s. dojíždí i jednotlivci ze vzdálených míst České republiky, jeden student z obce Šakvice, okres Břeclav v Jihomoravském kraji má do školy 293 km¹⁰, další student je z 345 km vzdálené Ostravy – Petřkovic z Kraje Moravskoslezského.

¹⁰ Všechny uvedené vzdálenosti byly měřeny pomocí internetového plánovače tras, na www.mapy.cz s kritériem nejrychlejší cesta dne 04. 03. 2013



Na základě dojíždky se do spádového území Střední průmyslové školy řadí především okres Mladá Boleslav s podílem 81,76 % studentů, dále území sousedních okresů a v Čechách ještě území okresů na sever, východ a jihozápad od Mladé Boleslavi, a poté ojedinělé okresy na Moravě. Na Střední průmyslové škole studuje například po jednom studentu s trvalým bydlištěm ve 314 km vzdáleném Novém Jičíně z kraje Moravskoslezského, nebo z 234 km vzdálené Třebíče kraje Vysočina.

Posuzováním dojížděky bylo zjištěno, že na Střední odborné učiliště dojíždí celkem 5 studentů a na Střední průmyslovou školu 2 studenti z Moravy. S těmito studenty jsem neměla možnost osobně hovořit, při zpracování jsem vycházela z anonymních údajů o trvalých bydlištích studentů, které poskytlo vedení škol. Při zamýšlení nad důvody, které vedou studenty ze vzdálených míst Moravy ke studiu střední odborné školy v Mladé Boleslavi, zjistíme, že důvody mohou být různé. Například budoucí pracovní uplatnění v místě školy, v místě trvalého bydliště, rodinné vazby a tradice (někdo z rodiny pracuje nebo pracoval v automobilovém průmyslu), osobní vztah jednotlivce k automobilům, vysoká nezaměstnanost v místě trvalého bydliště, kde studenti dojíždějí na SOUs z okresů Jeseník s průměrnou nezaměstnaností 16,4 %, Šumperk 12,8 %, Ostrava 12,8 %, Přerov 12,8 %, Břeclav 11,4 % a studenti SPŠ z okresů Třebíč 13,4 %, Nový Jičín 9,7 %, zatímco v okrese Mladá Boleslav je míra nezaměstnanosti 5,1 % (všechny údaje o nezaměstnanosti k 31. 12. 2012; ČZSO 2013). U studentů Středního odborného učiliště lze předpokládat, že v Mladé Boleslavi studují s výhledem možnosti budoucího uplatnění ve ŠKODA AUTO a.s., kde je naprosto běžné týdenní dojíždění za prací s ubytováním v zaměstnanecké ubytovně, pro pět studentů SOUs z celkových 814 by toto mohlo být dobrou inspirací pro jejich budoucnost. U dvou studentů SPŠ se předpokládá jiný důvod, možná pokračování v dalším studiu.

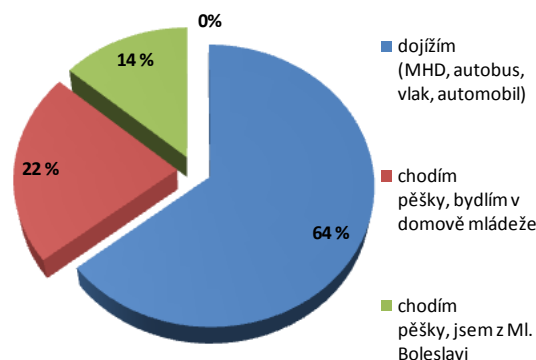
7 Dopravní obslužnost

Veřejné služby v přepravě cestujících jsou dány zákonem č. 194 ze dne 20. 05. 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. „Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“ (Zákon č. 194/2010 Sb., § 2). Rozsah dopravní obslužnosti krajů a obcí je zakotven v § 3 výše citovaného zákona. Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. „Stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou, vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter“ (Zákon č. 194/2010 Sb., § 4).

Dopravní obslužnost je obecně vnímána jako veřejná služba uspokojující přepravní potřeby občanů. Dopravní obslužnost je v této práci chápána jako existující možnosti a druhy dopravních spojení z míst trvalého bydliště studentů do cílového města Mladá Boleslav, v němž se obě vzdělávací zařízení nacházejí. Způsoby dopravy studentů a využití stávající dopravní obslužnosti byly zjištěny terénním šetřením - formou dotazníku pro studenty.

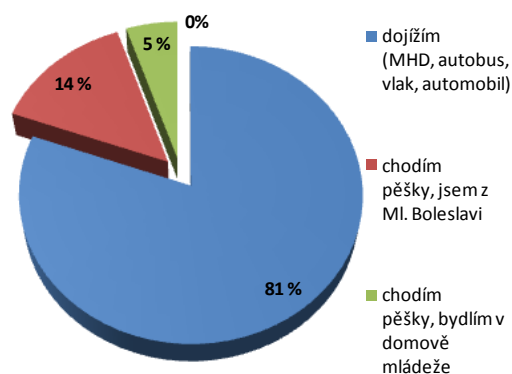
7.1 Způsob dopravy studentů

Výsledky dotazníků a následná analýza ukázaly, že nejvíce studentů SOUs i SPŠ denně dojíždí. 64 % studentů SOUs dojíždí některým druhem dopravního prostředku, 22 % studentů nedojíždí, je ubytováno na domově mládeže v docházkové vzdálenosti od školy a 14 % studentů chodí denně do školy pěšky z místa svého trvalého bydliště, což jsou studenti z Mladé Boleslavi. Ze studentů SPŠ jich 81 % každý den do školy dojíždí dopravními prostředky, v domově mládeže je ubytováno a nedojíždí 5 % studentů a 14 % dalších nedojíždějících studentů chodí do školy pěšky z místa svého trvalého bydliště, což jsou studenti z Mladé Boleslavi.



Graf 4 - Způsob dopravy studentů SOUs v %

Zdroj: dotazníkové šetření



Graf 5 - Způsob dopravy studentů SPŠ v %

Zdroj: dotazníkové šetření

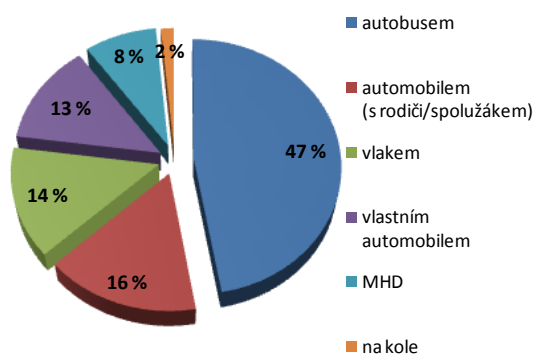
Tabulka 5 - Způsob dopravy studentů do školy

Způsob dopravy	SOUs		SPŠ	
	Počet studentů	Podíl studentů v %	Počet studentů	Podíl studentů v %
dojíždím (autobus, osobní automobil, vlak, MHD, jiný způsob)	521	64	352	81
chodím pěšky, bydlím v domově mládeže	179	22	60	14
chodím pěšky, jsem z Mladé Boleslavi	114	14	21	5
	814	100	433	100

Zdroj: dotazníkové šetření

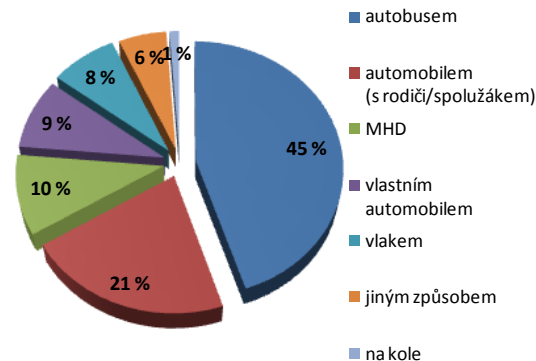
7.2 Doprava studentů podle druhu dopravních prostředků

Dále se zaměříme na 64 % studentů SOUs a 81 % SPŠ, kteří denně do školy dojíždí některým z dopravních prostředků. Z těchto studentů jich nejvíce využívá autobusovou dopravu, v případě SOUs je to 47 % a v případě SPŠ 45 % takto dojíždějících studentů. Druhým nejčastějším způsobem je doprava osobním automobilem s rodiči u SOUs užívaná z 16 % a u SPŠ z 21 %. Užívání jednotlivých druhů dopravních prostředků k dojíždění do školy je patrné z níže uvedených grafů; mezi další způsoby dopravy patří využití vlastního automobilu, městská hromadná doprava, jízda vlakem, jízda kole nebo jiným způsobem (například na motocyklu).



Graf 6 - Využití jednotlivých druhů dopravních prostředků k cestě do školy studenty SOUs v %

Zdroj: dotazníkové šetření



Graf 7 - Využití jednotlivých druhů dopravních prostředků k cestě do školy studenty SPŠ v %

Zdroj: dotazníkové šetření

Tabulka 6 - Využití jednotlivých druhů dopravních prostředků studenty k cestě do školy

Druh dopravy	SOUs		SPŠ	
	Počet studentů	Podíl studentů v %	Počet studentů	Podíl studentů v %
autobusem	245	47	158	45
automobilem s rodiči/spolužákem	83	16	74	21
vlakem	73	14	28	8
vlastním automobilem	68	13	32	9
MHD	42	8	35	10
jiným způsobem	0	0	21	6
na kole	10	2	4	1
Celkový počet dojíždějících studentů	521	100	352	100

Zdroj: dotazníkové šetření

Z porovnání dopravy podle druhu používaných dopravních prostředků studentů SOUs a SPŠ vychází, že na obou školách je dojíždějícími studenty ke každodenní dopravě do školy nejvíce používaným způsobem autobusová doprava (provoz linkové dopravy z Mladé Boleslavi zajišťuje TRANSCENTRUM bus, s.r.o.). Shoduje se i druhý nejčastější způsob v podobě dopravy osobním automobilem s rodiči nebo spolužákem. Na třetím místě, podle výsledků dotazníkového šetření, je ve volbě způsobu dopravy do školy již rozdíl. Studenti SOUs jako třetí nejčastější druh uvedli vlakovou dopravu, mezi studenty SPŠ je třetím nejčastějším druhem dopravy do školy městská hromadná doprava (v Mladé Boleslavi zajišťuje provoz MHD Dopravní podnik Mladá Boleslav).

Tento ne zcela zřejmý rozdíl, potvrzuje fakt, že Střední odborné učiliště si jako školu pro své vzdělávání volí studenti, kteří jsou ze vzdálenějších míst trvalého bydliště, než v případě studentů Střední průmyslové školy. Na podporu tohoto tvrzení můžeme připomenout i dotazníkovým šetřením zjištěnou skutečnost, že 22 % studentů SOUs je ubytováno na domově mládeže a v případě SPŠ je na domově mládeže jen 5 % studentů.

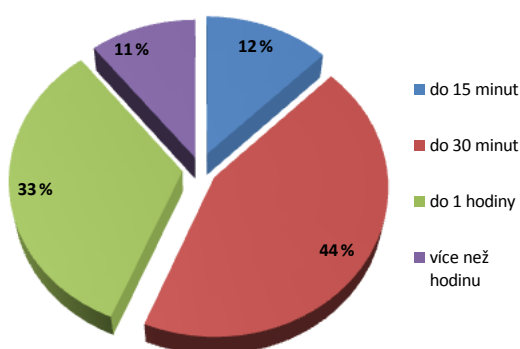
7.3 Doprava studentů podle časové dostupnosti

Zde je vyhodnocena a srovnávána doba trvání dopravy do školy u 64 % studentů SOUs, což je 521 studentů s dobou trvání dopravy do školy u 81 % studentů SPŠ, což činí 352 studentů.

Otázku v dotazníkovém šetření byla koncipována tak, aby po jejím vyhodnocení bylo možno dojíždějící studenty rozdělit na ty, kteří mají časově nejméně náročnou cestu do školy v době trvání do 15 minut; dále na ty, jež se dopravují déle než 15, ale méně než 30 minut; na studenty, jimž jedna cesta do školy zabere více než 30 minut, ale méně než 1 hodinu a na poslední, kterým cesta do školy trvá více než jednu hodinu.

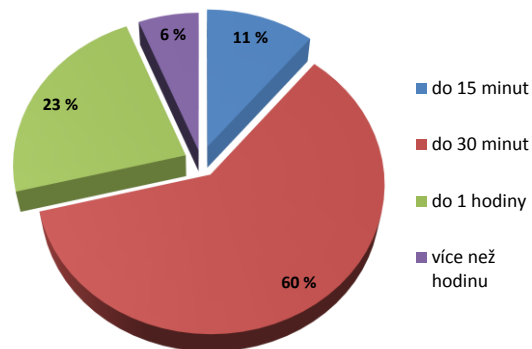
U SOUs je největší podíl 44 % studentů, kterým trvá jedna cesta do školy do 30 minut.

U SPŠ je největší podíl 60 % studentů rovněž v kategorii, kde jedna cesta trvá do 30 minut.



Graf 8 - Doba trvání jedné cesty do školy dopravními prostředky studentů SOUs v %

Zdroj: dotazníkové šetření



Graf 9 - Doba trvání jedné cesty do školy dopravními prostředky studentů SPŠ v %

Zdroj: dotazníkové šetření

Tabulka 7 - Doba trvání jedné cesty do školy dopravními prostředky studentů

Doba trvání jedné cesty do školy	SOUs		SPŠ	
	Počet studentů	Podíl studentů v %	Počet studentů	Podíl studentů v %
do 15 minut	63	12	39	11
do 30 minut	229	44	211	60
do 1 hodiny	172	33	81	23
více než 1 hodinu	57	11	21	6
Celkový počet dojíždějících studentů	521	100	352	100

Zdroj: dotazníkové šetření

Z výsledků dotazníkového šetření vychází skutečnost, že studenti Středního odborného učiliště mají, co do doby trvání, v průměru o něco delší cestu do školy.

Pro lepší názornost časové dostupnosti byly vyhledány na portálu mapy.cz vzdálenosti a předpokládané doby jízdy osobním autem a z jízdních řádů IDOS (Informační dopravní systém) doby jízdy autobusem z okresních měst v okolí Mladé Boleslavi.

Brandýs nad Labem - vzdálenost 36 km, jízda osobním autem 25', autobusem méně než 60'

Mělník - vzdálenost 43 km, jízda osobním autem 45', autobusem více než 60'

Nymburk - vzdálenost 33 km, jízda osobním autem 34', autobusem 60'

Česká Lípa - vzdálenost 47 km, jízda osobním autem 43', autobusem více než 60'

Jablonec nad Nisou - vzdálenost 50 km, jízda osobním autem 35', autobusem více než 60'

Liberec - vzdálenost 52 km, jízda osobním autem 34', autobusem více než 60'

Semily - vzdálenost 55 km, jízda osobním autem 44', jízda autobusem více než 60'

Jičín - vzdálenost 35 km, jízda osobním autem 34', jízda autobusem méně než 60'

Podle výše uvedených údajů je zřejmé, že studenti dojíždějící z jiných okresů osobním autem spadají do kategorie doby trvání jedné cesty do školy do 1 hodiny a studentům, kteří z těchto okresů dojíždějí autobusem, trvá cesta do školy převážně hodinu a více.

7.3.1 Příklad ověření výsledku z dotazníkového šetření

Například pro ověření zjištěné doby trvání cesty do školy u studentů SOUs.

Vyjdeme z faktu, že místa trvalých bydlišť studentů, která poskytla škola, jsou správná. Podle výsledků z Tabulky 5 je 521 studentů, kteří každý den do školy dojíždí, 114 studentů má školu v docházkové vzdálenosti a 179 studentů bydlí v domově mládeže. Z vyhodnocení trvalých bydlišť vyplývá, že 507 studentů má trvalé bydliště v okrese Mladá Boleslav. Rozdíl $507 - 114 = 393$ tvoří počet studentů, kteří do SOUs denně dojíždí z místa trvalého bydliště v okrese Mladá Boleslav a kteří se, za použití jakéhokoliv dopravního prostředku uvedeného v Grafu 6, do školy dostanou během 1 hodiny. Dojíždějících studentů je celkem 521, rozdíl $521 - 393 = 128$ tvoří počet studentů, kteří do SOUs každý den dojíždí z trvalého bydliště mimo okres Mladá Boleslav. V Tabulce 7 je uvedeno, že doba trvání jedné cesty do školy je u 172 studentů do 1 hodiny a u 57 studentů trvá více než 1 hodinu. Ze 128 studentů, kteří do školy každý den dojíždí z jiných okresů je $128 - 57 = 71$ studentů, kterým trvá jedna cesta do 1 hodiny a 57 studentů, kterým trvá více jak 1 hodinu. Když z celkového počtu 814 studentů odečteme studenty z míst, kteří bydlí velmi daleko a je u nich pravděpodobné, že nedojíždí a dále studenty, kteří dojíždí z okresu Mladá Boleslav, dostaneme se k číslu 186, jež vyjadřuje počet studentů, kteří by mohli denně dojíždět. Na základě dalšího rozboru míst trvalých bydlišť lze rozdíl mezi studenty, kteří by mohli dojíždět a kteří skutečně dojíždí $186 - 128 = 58$ zařadit ke studentům, kteří každý den do školy nedojíždí a kteří mají trvalé bydliště ve vzdálenějších a dopravně hůře dostupnějších obcích okresů Mělník, Nymburk, Liberec, Jablonec nad Nisou, Česká Lípa, Semily, Jičín.

Závěrem kontrolního příkladu lze uvést, že odvozené údaje neodporují výsledkům prezentovaným na základě dotazníkového šetření. Výsledky dotazníkového šetření nemají a ani nemohou mít přesnost srovnatelnou například se statistickým šetřením.

7.3.2 Příklady způsobu dopravy ze vzdálených míst ČR

22 % studentů Středního odborného učiliště ŠKODA AUTO a.s. denně do školy nedojíždí, je ubytováno na domově mládeže. Mezi těmito studenty jsou ojedinělé případy, které mají trvalé bydliště vzdálené od Mladé Boleslavi okolo 300 km.

Konkrétním příkladem je student s trvalým bydlištěm v obci Šakvice, v okrese Břeclav, v Jihomoravském kraji. Vzdálenost ze Šakvic do Mladé Boleslavi je 293 km (optimální cestou po silničních komunikacích). Tento student využívá z místa trvalého

bydliště k dopravě do Mladé Boleslavi pravděpodobně nedělní vlakové spojení přes Brno a Kolín, cestuje pomocí rychlovlaku EuroCity a jiných zrychlených vlaků. Cesta na domov mládeže mu v neděli podle jízdního řádu zabere 3 hodiny a 33 minut, cestou musí dvakrát přestupovat. Při zpáteční cestě z Mladé Boleslavi do Šakvic, má v pátek možnost využít opět vlakové spojení přes Kolín a Brno, které mu umožňuje výběr ze tří odjezdových časů z Mladé Boleslavi, mezi 13.30 a 18.30 hodin. Dále by mohl použít kombinované spojení vlakové a autobusové dopravy, ale toto spojení z důvodu dlouhé čekací doby na návaznost spojů a časově náročných přechodů z autobusového na vlakové nádraží pravděpodobně nepoužívá. Jen velmi zřídka pak využívá dopravu automobilem s rodiči.

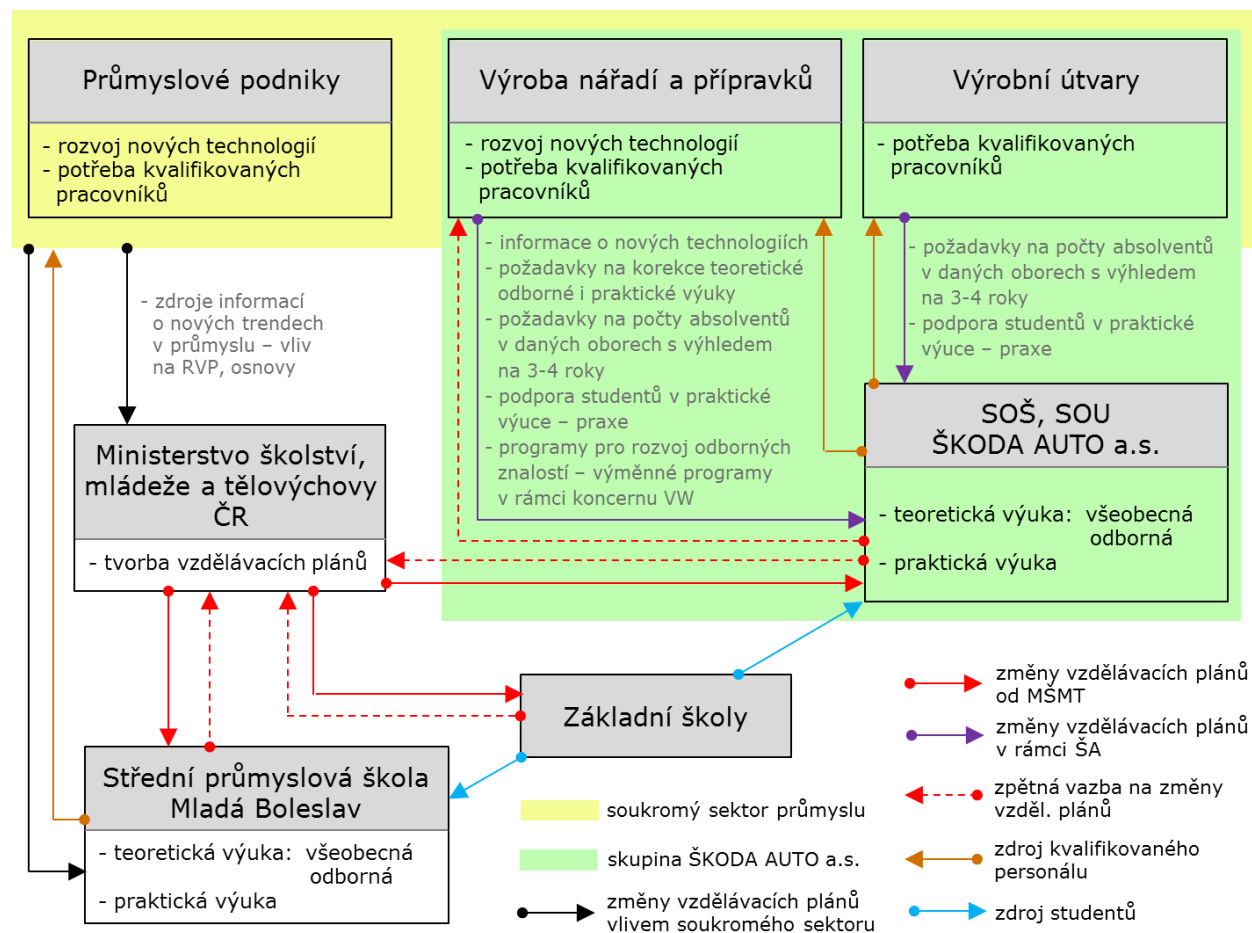
I mezi 5 % studentů Střední průmyslové školy, kteří jsou ubytováni na domově mládeže, se najdou velmi ojedinělé případy týdenního dojíždění ze vzdálenosti zhruba 300 km. Jako příklad uvádím studenta z Nového Jičína, odkud je do Mladé Boleslavi 314 km (optimální cesty po silničních komunikacích). K dopravě na domov mládeže tento student využívá kombinaci autobusového a vlakového spojení. Autobusem jede z Nového Jičína do Hranic na Moravě, odkud dále cestuje mezinárodním vlakovým expresem (trať Žilina–Praha) do Kolína a rychlíkem do Mladé Boleslavi. Cesta do školy mu v neděli trvá, podle jízdního řádu 4 hodiny a 23 minut, cestou dvakrát přestupuje. K cestě domů, většinou v pátek z Mladé Boleslavi do Nového Jičína, užívá stejné spojení v opačném pořadí cesty do Mladé Boleslavi.

8 Porovnání obou vzdělávacích institucí v minulosti

Střední odborné učiliště ŠKODA AUTO a.s. vzniklo na základě dřívějšího Odborného učiliště AZNP (automobilové závody národní podnik), které zabezpečovalo odbornou výuku profesí převážně pro potřeby závodu AZNP a částečně pro ČSAD. Požadavky na učně jednotlivých profesí se postupně měnily a zvyšovaly v souvislosti s rozvojem automobilky. AZNP měly od sedmdesátých let minulého století k dispozici pro své učně moderní internát s cca 400 lůžky.

Střední průmyslová škola byla v předrevolučním období minulého století jednou z nejvýznamnějších průmyslových škol Středočeského kraje. V té době zde byly dva studijní obory – strojírenství a provoz automobilové dopravy. Na škole studovalo cca 600 žáků v denním studiu. Střední průmyslová škola byla jednou z nejlépe vybavených škol v českých zemích. Každoročně se zde vychovalo 120–150 absolventů, kteří našli uplatnění zejména v AZNP, ale i v jiných strojírenských a auto-opravářských závodech.

9 Porovnání současného vývoje vzdělávacích institucí vlivem rozvíjející se ekonomiky a průmyslu, plán rozvoje Statutárního města Mladá Boleslav



Obrázek 1 - Schéma vlivu průmyslu na rozvoj vzdělávacích institucí

Zdroj: vlastní tvorba na základě informací z ředitelství vzdělávacích institucí SOUs a SPŠ

Střední odborné učiliště má jako firemní škola velkou výhodu v tom, že čerpá informace o nových technologiích z vlastních zdrojů. Dokáže pro své studenty zajistit odpovídající praktickou výuku, jak v rámci ŠKODA AUTO a.s., tak i v rámci celého koncernu VW. Neustálý rozvoj automobilového průmyslu na Mladoboleslavsku má vliv na rozvoj obou posuzovaných vzdělávacích institucí. Po poměrně dlouhém období, kdy nejžádanějšími profesemi na trhu práce v okrese Mladá Boleslav byly specializace zaměřené na strojírenství, je tato profese nyní v útlumu. Do popředí se pevně dostávají profesní specializace zaměřené na informační technologie. Střední průmyslová škola, která zaznamenala pokles zájemců o vzdělávání ve strojírenství, již otevřela nový obor zaměřený na IT, čímž reagovala na potřeby rozvíjejícího se automobilového průmyslu. „Na druhé straně se Střední odborné učiliště i přes pokles požadavků na strojírenské profese nadále zaměřuje na vzdělávání ve strojírenských oborech, protože si připravuje hlavně absolventy pro potřeby firmy ŠKODA AUTO a.s., kterou každý rok opustí vlivem přirozené fluktuace personálu a vlivem odchodů do důchodu přibližně 300 zaměstnanců“, jak uvádí pan Lukáš Rambousek, který je zodpovědný za rozvoj personálu na úseku Výroby nářadí.

Ze stanovených zásad pro vypracování práce nebyly k žádnému porovnání použity plány rozvoje Statutárního města Mladá Boleslav. Město má zpracovaný Integrovaný plán rozvoje Statutárního města Mladá Boleslav (2008) a Strategický plán rozvoje města Mladá Boleslav (2011). Oba plány se týkají města, v příslušných statích o školství jsou řešeny školy, které Mladá Boleslav vlastní. Střední odborné učiliště a Střední průmyslovou školu město nevlastní, v plánech tak nejsou řešeny. V integrovaném plánu rozvoje Statutárního města je v části 2.3. Obyvatelstvo a osídlení mimo jiné uvedeno, že Mladá Boleslav disponuje v rámci okresu a kraje nadprůměrně vzdělaným obyvatelstvem, ve srovnání s jinými městy v kraji je však vzdělanostní úroveň průměrná. V části 2.4. Ekonomický vývoj se uvádí, že existence firmy ŠKODA AUTO a.s. přináší městu zásadní rozvojové impulsy a má řadu přímých i nepřímých dopadů na rozvoj místní ekonomiky. Ve strategickém plánu rozvoje města, v části Analýza a profil města, prosinec 2010, v článku 4.2.2. Střední a vysoké školy, se hovoří o velmi rozsáhlé nabídce vzdělávání na středních odborných školách. S ohledem na poptávku po pracovních silách je skladba středního školství ve městě vyhovující.

10 Porovnání financování, roční rozpočet

Provozní a finanční vliv na vzdělávací zařízení mají jejich zřizovatelé a vlastníci, kteří investují své prostředky na zajištění provozu a rozvoje školy. Střední odborné učiliště čerpá příspěvky ze státního rozpočtu a navíc prostředky od vlastníka. Celkový rozpočet pro školní rok 2011/2012 mělo Střední odborné učiliště ve výši 135,971 milionů Kč, převzato podle výroční zprávy za rok 2011/2012 (střední odborné učiliště vydává výroční zprávu za uplynulý školní rok). Z této částky získala škola necelých 44 milionů Kč ve formě státních příspěvků na výuku, což činí 32 % z rozpočtu a dále získala přes 92 milionů Kč od svého vlastníka firmy ŠKODA AUTO a.s., což činilo 68 % z rozpočtu. Rozhodujícím činitelem pro rozvoj školy je objem finančních prostředků investovaných firmou ŠKODA AUTO a.s. do rozvoje vlastní vzdělávací instituce. Střední odborné učiliště má jako firemní škola další velkou výhodu protože, čerpá informace o nových technologiích z vlastních zdrojů, dokáže pro své studenty zajistit odpovídající praktickou výuku jak v rámci ŠKODA AUTO a.s., tak i v rámci celého koncernu VW.

Střední průmyslová škola Mladá Boleslav je státní školou, která se při zajištění svého financování musí převážně spoléhat na příspěvky a dotace ze státního rozpočtu a z rozpočtu Středočeského kraje. Celkový rozpočet Střední průmyslové školy pro kalendářní rok 2011 byl ve výši 36,33 milionů Kč, převzato podle výroční zprávy za rok 2011/2012 (střední průmyslová škola vydává výroční zprávu s ekonomickými údaji za kalendářní rok 2011 a zvlášť za 1. pololetí roku 2012). V porovnání s rozpočtem firemní školy má Střední průmyslová škola v Mladé Boleslavi k dispozici pouze necelých 27 % rozpočtu Středního odborného učiliště ŠKODA AUTO a.s. Rozpočty obou posuzovaných škol nelze porovnávat pouze v jejich absolutní výši, je nutno také zohlednit počet studentů, kteří na škole v daném období studují. Přepočteme-li výše uvedené rozpočty na jednoho studenta školy, je situace následující. Střední odborné učiliště ŠKODA AUTO a.s. mělo ve školním roce 2011/2012 na studenta k dispozici 177,50 tisíc Kč. Střední průmyslová škola měla v roce 2011 na studenta 85,70 tisíc Kč, což činí přibližně 48 % finančních prostředků oproti 100 % na jednoho studenta Středního odborného učiliště

Tabulka 8 - Porovnání finančních prostředků SOUs a SPŠ

Vzdělávací instituce	Celkový rozpočet pro rok 2011/2012 v mil Kč	Prostředky přijaté od státu, kraje v mil Kč	Prostředky od vlastníka, zřizovatele v mil Kč	Prostředky přepočtena na 1 studenta v tis. Kč
SOU	136	44	92	177,5
SPŠ	36	36	-	85,7

Zdroj: výroční zprávy 2011/2012 SOUs a SPŠ

Opomenout nelze ani skutečnost, že mnoho absolventů Střední průmyslové školy nastoupí do pracovního poměru právě ve firmě ŠKODA AUTO a.s., z tohoto důvodu má tato firma zájem na udržení odpovídající úrovně vzdělávání na Střední průmyslové škole a proto se snaží v rámci možností podporovat i státní vzdělávací instituci formou darů výpočetní techniky, předáváním informací o nových technologiích, nebo zadáváním výrobních zakázek pro provoz dílen, čímž finančně podporuje energeticky značně náročnou část praktické výuky studentů SPŠ.

11 Porovnání výsledků maturitních zkoušek

11.1 Výsledky maturitních zkoušek SOUs a SPŠ

Ve školním roce 2011/2012 studovalo na Středním odborném učilišti v maturitních oborech celkem 104 studentů. Úspěšnost u státních maturitních zkoušek byla 90 %. Neúspěšní studenti měli později možnost skládat maturitní zkoušku v náhradních termínech, výsledky opravných zkoušek nebyly šetřením získány. Také studenti tříletých učebních oborů skládali v tomto školním roce závěrečné zkoušky, úspěšnost studentů u zkoušek byla 98 %.

Tabulka 9 - Výsledky studentů SOUs u maturitních a závěrečných zkoušek

Školní rok 2011/2012	Počet studentů			z toho		Podíl studentů v %	
	v oborech	připuštěných ke zkouškám	prospělo u zkoušek	prospělo s vyznamenáním	prospělo	prospělo	neprospělo
SOUs - maturitní obory	104	103	93	5	88	90	10
SOUs - učební obory	138	138	136	29	107	98	2

Zdroj: ředitelství SOUs

Ve školním roce 2011/2012 studovalo na Střední průmyslové škole 114 studentů, z nichž maturitní zkoušky konalo celkem 103 studentů. Úspěšnost u maturitních zkoušek byla 87 %. Studenti, kteří u zkoušky neprospěli, mají možnost vykonat maturitní zkoušky v jarním termínu 2013.

Tabulka 10 - Výsledky studentů SPŠ u maturitních zkoušek

Školní rok 2011/2012	Počet studentů			z toho		Podíl studentů v %	
	v oborech	připuštěných ke zkouškám	prospělo u zkoušek	prospělo s vyznamenáním	prospělo	prospělo	neprospělo
SPŠ - maturitní obory	114	103	90	3	87	87	13

Zdroj: ředitelství SPŠ

Podle výsledků státních maturitních zkoušek SOUs ve školním roce 2011/2012 ze 103 studentů připuštěných ke zkouškám jich 10 neuspělo; podíl neúspěšných studentů činí 9,71 %, což je pro přehlednost v tabulce zaokrouhleno na 10 %.

Podle výsledků státních maturitních zkoušek SPŠ ve školním roce 2011/2012 ze 103 studentů připuštěných ke zkouškám jich 13 neuspělo; podíl neúspěšných studentů činí 12,62 %, což je pro přehlednost v tabulce zaokrouhleno na 13 %.

11.2 Srovnání výsledků písemných částí maturitních zkoušek

Na internetových stránkách občanského sdružení Matt a Hurry jsou dostupné grafy – neúspěšnosti žáků z písemné práce z českého jazyka, německého jazyka a anglického jazyka u maturitních zkoušek v jarním termínu let 2011 a 2012.

Odečtením hodnot z těchto grafů lze zjistit výsledky průměru ze všech středních škol ČR a příslušných škol technického zaměření. Na těchto grafech je na první pohled patrné, že výsledky dosažené v roce 2011 byly podstatně lepší, než v některých hodnotách alarmující výsledky roku 2012.

Dotazem na úspěšnost studentů SOUs u písemné části maturitní zkoušky bylo vedením školy sděleno, že 14 studentů neuspělo v roce 2011/2012 u jedné z částí písemné zkoušky z Českého jazyka a že v hodnocení písemné části maturitní zkoušky z cizího jazyka byli všichni studenti úspěšní. Výsledky SOUs jsou mírně nad průměrnými výsledky všech středních odborných učilišť ČR.

Tabulka 11- Srovnání úspěšnosti studentů SOUs u písemných maturitních zkoušek

Předmět Rok	Průměr všech středních škol ČR		Průměr středních odborných učilišť ČR		SOUs ŠKODA AUTO	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Český jazyk	1,80	7,10	3,10	18,40	-	14,43
Německý jazyk	5,30	12,00	5,10	16,80	-	0,00
Anglický jazyk	2,20	2,20	4,50	3,50	-	0,00

Zdroj: tabulky Matt a Hurry a ředitelství SOUs

Dotazem na úspěšnost studentů SPŠ u písemné části maturitní zkoušky bylo zjištěno, že 4 studenti neuspěli v roce 2011/2012 u písemné zkoušky z Českého jazyka. V hodnocení písemné části maturitní zkoušky z anglického jazyka neuspěl jeden student. Výsledky SPŠ jsou podstatně lepší než průměrné výsledky všech středních škol ČR i středních technických škol.

Tabulka 12 - Srovnání úspěšnosti studentů SPŠ u písemných maturitních zkoušek

Předmět Rok	Průměr všech středních škol ČR		Průměr technických středních škol ČR		SPŠ Mladá Boleslav	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Český jazyk	1,90	7,10	2,20	8,90	-	3,88
Německý jazyk	5,30	12,00	3,10	6,30	-	0,00
Anglický jazyk	2,20	2,20	1,40	1,30	-	0,97

Zdroj: tabulky Matt a Hurry a ředitelství SPŠ

Výsledky u písemných částí statní maturitní zkoušky za jarní termín roku 2011 nebyly při zpracování školou poskytnuty.

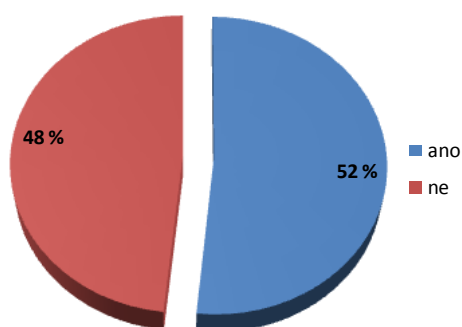
Porovnáním obou vzdělávacích institucí měla v jarním termínu roku 2012 lepší výsledky u písemné části maturitní zkoušky z Českého jazyka SPŠ s podílem neúspěšnosti 3,88 %, oproti SOUs s podílem 14,43 %. SOUs mělo naopak lepší výsledky u písemné části maturitní zkoušky z cizího jazyka, s podílem neúspěšnosti 0 %, oproti SPŠ s podílem 0,97 %. Výsledky obou škol u písemné práce z cizího jazyka byly velmi dobré.

Z celostátního porovnání podle výsledků prezentovaných Matt a Hurry je zřejmé, že v roce 2012 došlo oproti roku 2011 k výraznému zvýšení neúspěšnosti u písemných maturitních prací z českého jazyka a německého jazyka. Dále je u písemných částí maturit z cizího jazyka mnohem nižší neúspěšnost u jazyka anglického, než německého.

12 Zájem studentů o další studium na vysokých školách

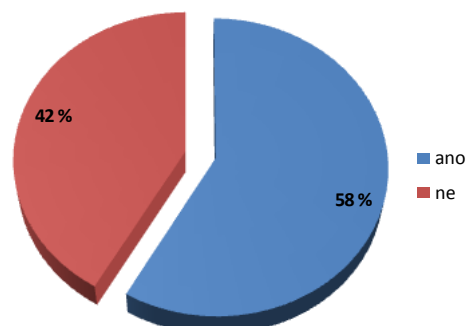
12.1 Zájem studentů SOUs o další studium

Zájem o další studium buď SŠ (střední škola) nebo VOŠ (vyšší odborné škola), popřípadě VŠ (vysoká škola) má podle výsledků dotazníkové šetření 52 % studentů, kteří jsou v 1.–3. ročníku Středního odborného učiliště, bez rozlišení maturitních a učebních oborů.



Graf 10 - Zájem studentů SOUs o další studium SŠ, VOŠ a VŠ (1. až 3. ročník školy)

Zdroj: dotazníkové šetření

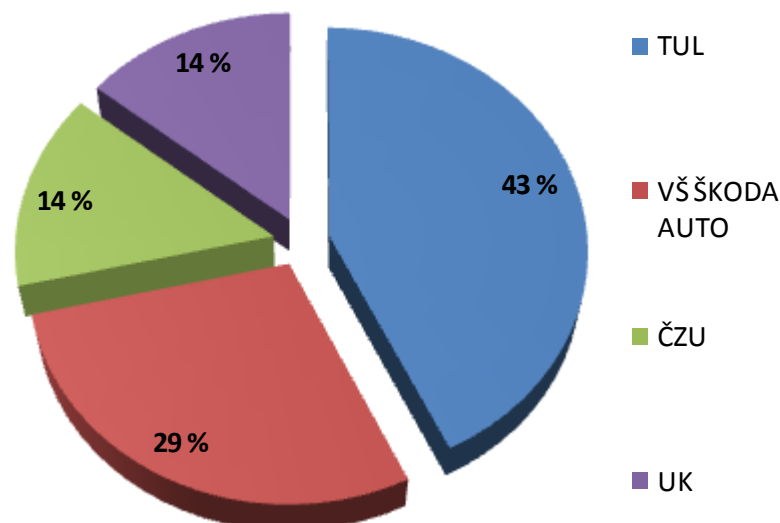


Graf 11 - Zájem studentů SOUs o další studium na VŠ (4. ročník školy, maturitní obory)

Zdroj: dotazníkové šetření

Mezi studenty 4. ročníků Středního odborného učiliště (v maturitních oborech), ve školním roce 2012/2013 je zájem o další studium na vysoké škole vyšší a to z 58 %.

Absolventi Středního odborného učiliště se každý rok pravidelně hlásí ke studiu na vysokých školách. Nejvíce studentů 43 % má zájem o studium Technické univerzity v Liberci, dále je zájem o studium Vysoké školy ŠKODA AUTO, České zemědělské univerzity (ČZU) a Univerzity Karlovy (UK).

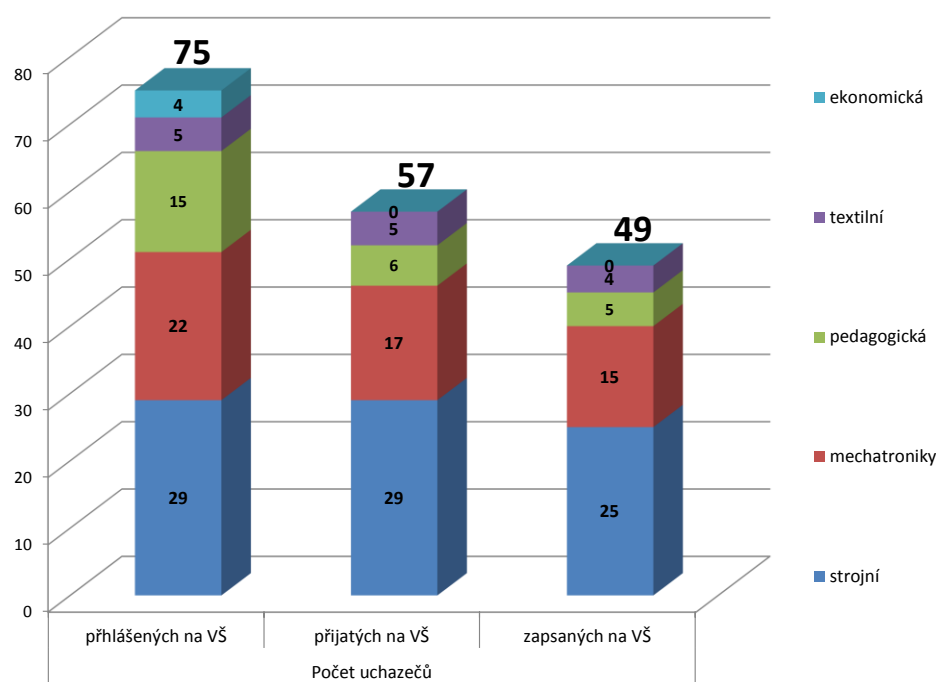


Graf 12 - Zájem o studium jednotlivých vysokých škol studentů 4. ročníku SOUs

Zdroj: dotazníkové šetření

Na Vysoké škole ŠKODA AUTO mají možnost studovat ve třech oborech Podnikové ekonomiky. Z fakult ČZU studenti preferují fakulty Provozně ekonomickou a Technickou. Z fakult UK preferují Fakultu tělesné výchovy a sportu a Fakultu sociálních věd.

Nejžádanější univerzitou mezi studenty je Technická univerzita v Liberci. Ve školním roce 2011/2012 poslalo do přijímacího řízení na Technickou univerzitu v Liberci přihlášky 75 studentů. Toto číslo je složeno ze studentů 4. ročníku, kteří úspěšně ukončili studium a dále ze studentů předešlých ročníků, kteří po ukončení studia nastoupili do zaměstnání a poté se rozhodli začít znovu studovat prezenční nebo kombinovanou formou studia. Z 57 studentů přijatých ke studiu se jich v akademickém roce 2012/2013 do studia zapsalo 49. Studenti, kteří se přihlásili ke studiu TUL, byli v přijímacím řízení úspěšní ze 76 %. Na grafu 13 níže je vidět, že největší zájem mají studenti o Fakultu strojní a Fakultu mechatroniky, třetí nejžádanější je Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, zájem o studium na Fakultě textilní je pouze v řádu jednotlivců a nejmenší zájem je o Ekonomickou fakultu, na kterou se žádný ze čtyř studentů, kteří se na ní hlásili, nedostali.

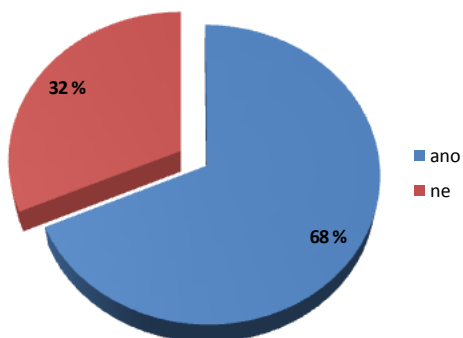


Graf 13 - Zájem studentů SOUs o studium na jednotlivých fakultách TUL v akad. roce 2012/2013

Zdroj: studijní oddělení Technické univerzity v Liberci

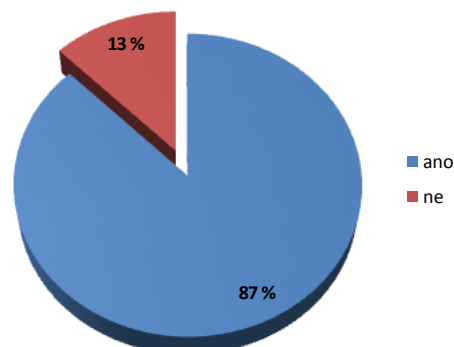
12.2 Zájem studentů SPŠ o další studium

Zájem studentů SPŠ v 1.–3. ročníku studia o další studium VOŠ (vyšší odborná škola) a na VŠ (vysoká škola) je poměrně vysoký a to z 68 %.



Graf 14 - Zájem studentů SPŠ o další studium, VOŠ a VŠ – 1. až 3. ročník školy

Zdroj: dotazníkové šetření

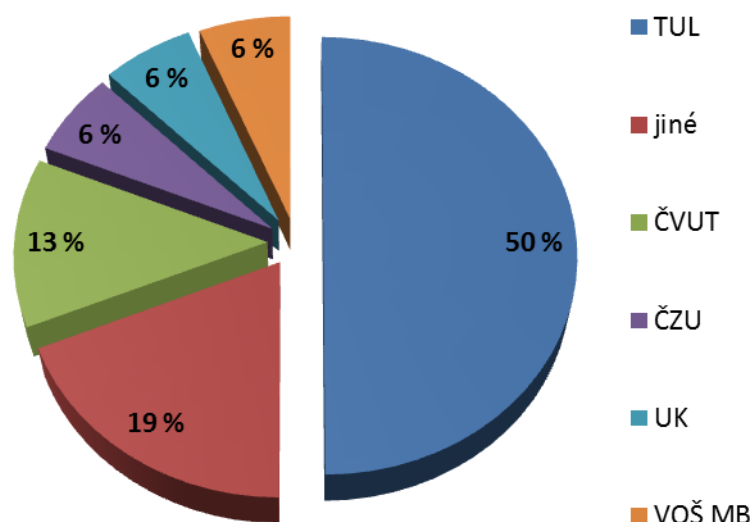


Graf 15 - Zájem studentů SPŠ o další studium na VŠ – 4. ročník školy

Zdroj: dotazníkové šetření

Mezi studenty 4. ročníků Střední průmyslové školy, ve školním roce 2012/2013, je zájem o další studium na vysoké škole vyšší a to z 87 %.

Mezi nejžádanější vysoké školy patří Technická univerzita v Liberci, na kterou se hlásí 50 % ze všech uchazečů se zájmem o studium vysoké školy, dále 19 % dotázaných uvedlo zájem o studium jiných vysokých škol (Masarykova univerzita Brno, Univerzita Palackého Olomouc, Vysoká škola lesnictví a podobně), další zájem byl o České vysoké učení technické (ČVUT), Českou zemědělskou univerzitu (ČZU), Univerzitu Karlovu (UK) a Vyšší odbornou školu Mladá Boleslav.

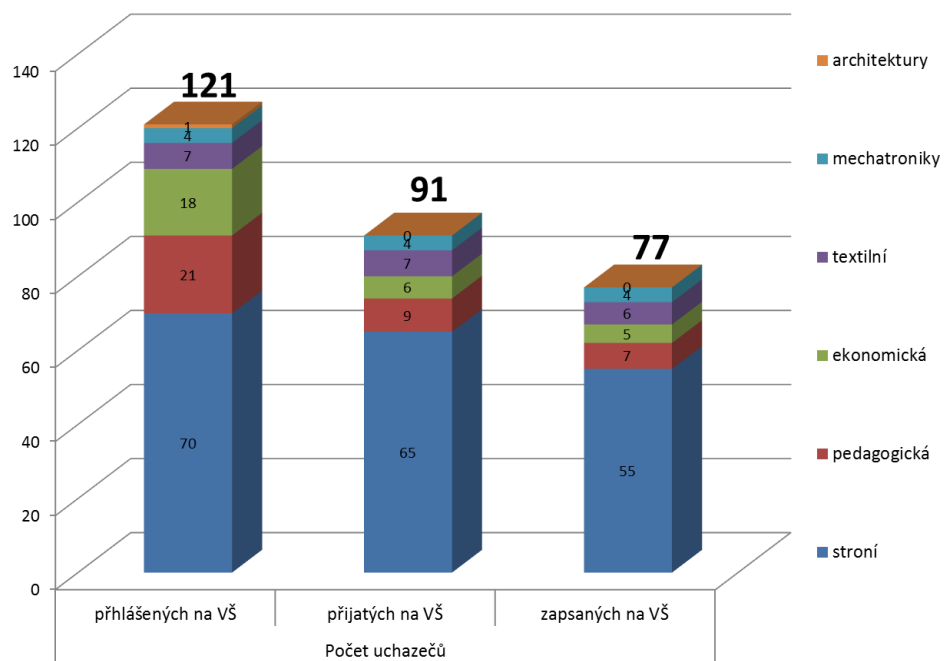


Graf 16 - Zájem o studium jednotlivých vysokých škol studentů 4. ročníku SPŠ

Zdroj: dotazníkové šetření

Na ČVUT je zájem o Fakultu strojní, z fakult ČZU studenti preferují Provozně ekonomickou fakultu a Technickou fakultu.

Nejžádanější univerzitou mezi studenty je Technická univerzita v Liberci. Ve školním roce 2011/2012 se do přijímacího řízení na Technickou univerzitu v Liberci přihlásilo 121 studentů. Z 91 studentů přijatých ke studiu se v akademickém roce 2012/2013 do studia zapsalo 77. Studenti, kteří se přihlásili ke studiu TUL, byli v přijímacím řízení úspěšní ze 75 %. Z níže uvedeného grafu 17 vyplývá, že největší zájem je mezi studenty průmyslové školy o Fakultu strojní TUL, na kterou bylo přijato 65 studentů ze 70 přihlášených. Další fakulta s vysokým počtem uchazečů je Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, na které ale nejsou absolventi průmyslové školy v přijímacím řízení tolik úspěšní, do akademického roku 2012/2013 jich bylo přijato pouze 9 z 21 přihlášených a z nich se zapsalo 7 studentů. Mezi další fakulty, o které projeví absolventi průmyslové školy zájem, patří Ekonomická fakulta, Fakulta textilní, Fakulta mechatroniky a Fakulta architektury, na kterou se hlásil pouze jeden absolvent průmyslové školy, ale nebyl přijat.



Graf 17 - Zájem studentů SPŠ o studium na jednotlivých fakultách TUL v akad. roce 2012/2013

Zdroj: studijní oddělení Technické univerzity v Liberci

13 Návaznost škol na Technickou univerzitu v Liberci

13.1 Návaznost SOUs na Technickou univerzitu v Liberci

SOUs nemá přímou návaznost na Technickou univerzitu v Liberci. Návaznost na univerzitu má firma ŠKODA AUTO a.s., která úzce spolupracuje s fakultou strojní, textilní a mechatroniky. Tato návaznost má charakter nepravidelné vyjížděky, která se liší od dojížděky. ŠKODA AUTO a.s. finančně podporuje vývojovou činnost vybraných fakult, nebo kateder se zaměřením převážně na strojírenství, textilní a plastové materiály. S těmito fakultami realizuje firma vývojové projekty, které mají za cíl přinést inovační prvky do firmy, nebo uspořít finanční náklady pomocí optimalizačních opatření. „Jedním z projektů, který má za cíl snížení výrobních nákladů na odlitek - blok motoru - je projekt zabývající se konstrukčními inovacemi s cílem zvýšení životnosti tlakových licích forem pro odlitky bloku motoru. Zjednodušeně řečeno jde o to, aby tlaková licí forma byla schopna odlít více odlitků a tím snížit finanční zatížení výroby bloků motorů“ uvádí Specialista výroby náradí a přípravků Lukáš Rambousek. Firma jednotlivých katedrám poskytuje finanční prostředky na vybavení laboratoří a pořízení materiálu a katedry realizují výzkum pro dosažení cíle projektu. Zaměstnanci a studenti jednotlivých kateder jsou ve spojení s firemními specialisty, se kterými konzultují výsledky výzkumu a projednávají další postup.

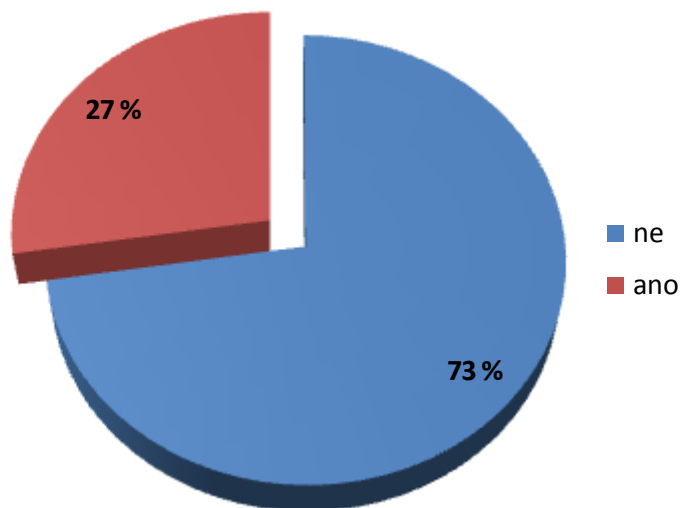
13.2 Návaznost SPŠ na Technickou univerzitu v Liberci

Na Strojní fakultu Technické univerzity v Liberci má Střední průmyslová škola v Mladé Boleslavi přímou návaznost. V Mladé Boleslavi bylo v roce 1991 na základě dohody děkana Fakulty strojní Technické univerzity v Liberci a ředitele SPŠ vytvořeno odloučené pracoviště bakalářského studia Fakulty strojní TUL. V prostorách Střední průmyslové školy probíhá výuka studentů fakulty strojní v bakalářském studiu v prvním ročníku TUL v denním studiu. Tato spolupráce je přínosná pro obě strany. Projevuje se zvýšeným zájmem o studium s návazností na studium na Technickou univerzitu v Liberci. Přenesení části výuky do Mladé Boleslavi je přínosné i v podobě uvolnění části výukových prostor a ubytovacích kapacit v Liberci. Výuku studentů zajišťují někteří učitelé průmyslové školy. Návaznost průmyslové školy na univerzitu v Liberci je jak v řadách vyučujících a vedení školy, tak ve zvýšeném zájmu studentů o Technickou univerzitu v Liberci. Doprava posluchačů k bakalářskému studiu má charakter dojížděky.

14 Další činnosti škol, mimoškolní aktivity a sociální zázemí studentů

14.1 Popis dalších činností, mimoškolních aktivit a sociálního zázemí studentů SOUs

Studenti středního odborného učiliště se pravidelně účastní okresních, krajských i republikových kol vědomostních soutěží z předmětů matematika, fyzika a různých sportovních soutěží. Mimo těchto aktivit se také účastní odborných soutěží v rámci vzdělávacích institucí koncernu Volkswagen, na těchto soutěžích se pravidelně umísťují v první desítce nejlepších studentů, vítězství v soutěži zpravidla zajistí studentovi výběrové pracovní místo ve firmě. Ostatním studentům nabízí ŠKODA AUTO a.s., po úspěšném ukončení studia, pracovní místo podle oboru, který absolvovali. Střední odborné učiliště pořádá pro své studenty prohlídky vlastních provozů firmy ŠKODA AUTO a.s., exkurze do jiných závodů koncernu Volkswagen, exkurzi na Mezinárodní strojírenský veletrh v Brně. Ve školním roce 2011/2012 zorganizovalo také exkurzi na Autosalon Frankfurt nad Mohanem a návštěvu parlamentu Evropské Unie v Bruselu, uskutečněny byly i dva studijní pobyty v délce 14 dní do Bournemouthu (Velká Británie) a Frankfurtu nad Mohanem (Německo), těchto pobytů se celkem zúčastnilo 26 studentů. Střední odborné učiliště své studenty dále vzdělává formou různých školení a preventivních programů ve vybraných tématech: Adaptační program (poznávací, sbližovací kurz pro 1. ročníky), Škola zad a nošení břemen, Základy první pomoci, seminář pro děvčata „Osobní hygiena“, výchovný seminář „Sex a partnerské vztahy“, seminář o duševním zdraví. Z kulturně vzdělávacích programů je v nabídce pravidelná návštěva divadelních představení. Střední odborné učiliště svým studentům organizuje mimoškolní zájmové kroužky, které jsou orientovány na kulturistiku, sportovní hry, cyklistiku, plavání a programování. Tyto zájmové kroužky navštěvuje 27 % studentů, podle výsledků dotazníkového šetření.



Graf 18 - Využití mimoškolních aktivit studenty SOUs

Zdroj: dotazníkové šetření

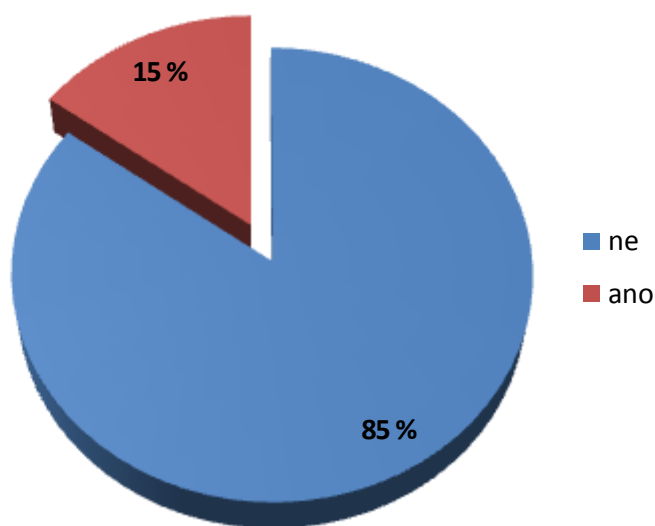
Studenti školy mají k dispozici široké sociální zázemí. V budově je školní bufet, automaty na nápoje a občerstvení, studenti mohou zdarma využívat sportovní stadion, posilovnu, saunu, multifunkční hřiště, tělocvičnu a loděnici. Společnost ŠKODA AUTO poskytuje studentům SOUs různé výhody – hradí jim učebnice, sešity, pracovní oděvy a obuv, ochranné pracovní pomůcky, přispívá na ubytování v Domově mládeže, na stravování, autoškolu, studijní pobyty v Německu a Velké Británii, na jazykové a poznávací zahraniční zájezdy a exkurze, hradí podstatnou část nákladů na sportovně turistický a lyžařský kurz. Dále mohou studenti využít služeb mobilního operátora za zvýhodněný měsíční paušál, objednat si za zvýhodněnou cenu výpočetní techniku, mají slevu na originální díly a příslušenství v zákaznickém a servisním centru ŠKODA AUTO. Na škole se neplatí žádné školné, studenti dostávají měsíční odměny za praxi.

14.2 Popis dalších činností, mimoškolních aktivit a sociálního zázemí studentů SPŠ

Studenti Střední průmyslové školy jsou každoročně aktivními účastníky vědomostních a odborných soutěží SOČ¹¹, AMAVET¹², Matematický klokan, Logická olympiáda, Genius logicus¹³ a konverzačních soutěží z anglického a německého jazyka. Mimo tyto aktivity studenti reprezentují školu i v různých sportovních soutěžích.

Škola uspořádala exkurzi do knihovny Mladá Boleslav, exkurzi do větrné elektrárny, návštěvu Senátu České republiky, zorganizovala besedu na Úřadu práce v Mladé Boleslavi, besedu o finanční gramotnosti, besedu o energetice, přednášku o vývoji automobilového průmyslu v Mladé Boleslavi, přednášku Policie ČR o kriminalitě mládeže, návštěvu Ekocentra Mladá Boleslav, soutěž v piškvorkách, vánoční „zpívání na schodech“. Z kulturně vzdělávacích programů jsou v nabídce abonentní přestavení Městského divadla v Mladé Boleslavi.

Škola také nabízí mimoškolní zájmové kroužky, které jsou zaměřeny na sport (atletika, posilování, florbal) matematiku, programování, konstruování v systému CATIA, hudbu a cizí jazyky. Podle výsledků dotazníkového šetření tyto kroužky navštěvuje 15 % studentů.



Graf 19 - Využití mimoškolních aktivit studenty SPŠ

Zdroj: dotazníkové šetření

¹¹ „SOČ - Středoškolská odborná činnost je soutěží v řešení odborných problémů pro talentované středoškoláky“ (SOČ 2006).

¹² „AMAVET – Asociace pro mládež, vědu a techniku. Organizuje soutěže vědeckých projektů středoškolské mládeže, vyhledává a rozvíjí vědecky a technicky nadané jedince“ (AMAVET 2013).

¹³ „Genius logicus – nejoblíbenější mezinárodní soutěž v logice“ (GENIUS LOGICUS 2013).

Studenti mohou využívat sociálního zázemí školy. V budově je vlastní školní jídelna, kiosek, odborná knihovna se studovnou, knihovna umělecké literatury, výstavní síň. Škola má vlastní domov mládeže s kapacitou 99 lůžek, která je málo využívána. Na škole pracuje jeden kvalifikovaný výchovný poradce, který studentům a jejich rodičům poskytuje výchovné a kariérní poradenství.

15 Závěr

Na základě vyhodnocení prostorových vztahů, jsou v této práci provedena různá porovnání dvou vybraných škol - firemního Středního odborného učiliště a státní Střední průmyslové školy. Před zahájením samotné práce jsem předpokládala, že z hlediska vybavení na tom bude lépe SOUs a z hlediska počtu dívek a studijních oborů SPŠ. Tyto předpoklady se mi záhy potvrdily, až na počty oborů. Novým poznatkem pro mne byla i široká nabídka dalších činností SOUs a zjištění, že SPŠ je oproti SOUs „pozadu“ z hlediska sledování vývoje nových trendů.

Rozvoj obou škol ovlivňuje mimo jiné i velký zájem profesních specializací na informační technologie, po poměrně dlouhém období, kdy byly nejžádanější profese na trhu v okrese Mladá Boleslav specializace ve strojírenství. Obě školy reagují na tuto skutečnost otvíráním studijních oborů s novým zaměřením.

V případě této práce není na místě hodnotit spádovost, ale především dojížděku do škol na základě dopravní a časové dostupnosti. Při studiu odborné literatury, od více autorů, je třeba srovnávat rozdílnou terminologii u pojmů vyjadřujících stejnou skutečnost. Současná úroveň dopravy umožňuje velký rozsah cestování mezi místem bydliště a dalšími aktivitami. Porovnáním trvalých bydlišť bylo zjištěno, že SOUs si volí studenti převážně ze vzdálenějších míst. Protože dotazníkové šetření bylo provedeno anonymně, lze se pouze domnívat, proč tomu tak je. Například v porovnání dojížděky se v rámci okresů Středočeského kraje projevuje souvislost mezi počty studentů a výskytem středních průmyslových škol v jiných okresech. U studentů ze vzdálenějších míst Moravy lze předpokládat, že ke studiu střední odborné školy v Mladé Boleslavi je vede vysoká míra nezaměstnanosti v místě trvalého bydliště. U těchto studentů lze také předpokládat, že studují s výhledem týdenního dojíždění za prací do ŠKODY AUTO a.s. Postupným posuzováním různých souvislostí se nabízí možnost hodnocení obou vzdělávacích institucí i z jiných úhlů pohledů, která v práci nejsou.

Až do zadání této práce jsem si vždy myslela, že Střední průmyslová škola je o něco „více“, než Střední odborné učiliště. Můj názor vycházel z nesprávné domněnky, že učiliště vzdělává studenty a učně převážně pro vlastní potřeby firmy. Zjištěné výsledky a jejich následná porovnání ukazují, že Střední odborné učiliště je plnohodnotnou vzdělávací institucí, jejíž nesporné výhody plynou především z možností jejího vlastníka a zřizovatele. Přičemž absolvent není vázán povinností

nástupu do pracovního procesu právě ve ŠKODA AUTO a.s. Opomenout nelze ani skutečnost, že mnoho absolventů SPŠ nastoupí do pracovního poměru právě v mladoboleslavské automobilce, tudíž i firma má zájem o udržení odpovídající úrovně vzdělání SPŠ.

16 Seznam pramenů

16.1 Tištěné zdroje

BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D., 2011. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. 2. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-1974-3.

DISMAN, M., 2002. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Dotisk 3. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, nakladatelství Karolinum. ISBN 80-246-0139-7.

HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K., 1987. *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze. ISBN 60-047-87.

HAMPL, M., 1996. *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*. 1.vyd. Praha: DemoArt. [1] slož. mapový l. ISBN 80-902154-2-4.

HAMPL, M., 2005. *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Praha: DemoArt. ISBN 80-86746-02-X.

HENDL, J., 1997. *Úvod do kvalitativního výzkumu*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, nakladatelství Karolinum. ISBN 80-7184-549-3.

HENDL, J., 2008. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. 2. vyd. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-485-4.

HEŘMANOVÁ, E., CHROMÝ, P., 2009. *Kulturní regiony a geografie kultury: kulturní realie a kultura v regionech Česka*. 1. vyd. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-339-3.

Integrovaný plán rozvoje Statutárního města Mladá Boleslav, Mladá Boleslav (CZ) : Statutární město Mladá Boleslav, červen 2008.

Koncepční záměr rozvoje školy 2012, Mladá Boleslav (CZ) : Střední průmyslová škola v Mladé Boleslavi, 15. 10. 2012.

Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi, A: Analýza a profil města, Mladá Boleslav (CZ) : Statutární město Mladá Boleslav, prosinec 2010.

TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-114-4.

TRTÍLEK, V., ed., 1974. *Sborník Mladá Boleslav od minulosti k dnešku*. Mladá Boleslav: Městský národní výbor v Mladé Boleslavi.

UMPHREY, M. L., 2007. *The Power of Community-Centered Education*. Plymouth: Rowman. ISBN 978-1-57886-651-9.

Výroční zpráva o činnosti školy za školní rok 2011/2012, Mladá Boleslav (CZ) : ŠKODA AUTO a.s. Střední odborné učiliště strojírenské, odštěpný závod, 2012.

Výroční zpráva za školní rok 2011/2012, Mladá Boleslav (CZ) : Střední průmyslová škola v Mladé Boleslavi, 2012.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210–2211.

16.2 Elektronické zdroje

AMAVET, 2013. O AMAVET. In: Asociace pro mládež, vědu a techniku AMAVET, o.s.[online]. [vid. 10. 01. 2013]. Dostupné z: <http://www.amavet.cz/?q=node/1>

ČZSO, 2013. Míra nezaměstnanosti k 31. 12. 2012. In: *Ministerstvo práce a sociálních věcí* [online]. [vid. 23. 02. 2013]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xk/redakce.nsf/i/mira_nezamestnanosti_podle_mpsv_k_31_12_2012

Dopravní podnik Mladá Boleslav [online]. [vid. 23. 02. 2013]. Dostupné z: <http://www.dpmlb.cz/>

Genius logicus [online]. [vid. 04. 04. 2013]. Dostupné z: <http://www.geniuslogicus.eu/cz/>

HYNEK, A. Úvod. 2011. In: SVOBODOVÁ, H. *Prostorovost: místa, území, krajiny, regiony, globiony* [online]. Brno: GaREP, s. 4–5. ISBN 978-80-904308-7-7.

HYNEK, A., et al. Prostorovost Brna. 2011. In: SVOBODOVÁ, H. *Prostorovost: místa, území, krajiny, regiony, globiony* [online]. Brno: GaREP, s. 51–65. ISBN 978-80-904308-7-7.

jizdnirady.idNES.cz [online]. [vid. 23. 02. 2013]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>

KUČEROVÁ, S., MATTERN, T., ŠTYCH, P., KUČERA, Z., 2011. Změny dostupnosti základních škol v Česku jako faktor znevýhodnění regionů a lokalit. *Geografie* [online], roč. 116, č. 3 [vid. 20. 3. 2013]. Dostupné z <http://geography.cz/sbornik/clanka-ke-stazeni-z-geografie-20113-203/>

Mapy.cz [online]. [vid. 10. 02. 2013]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/>

Matt a Hurry: MATURITNÍ ŽEBŘÍČKY ŠKOL - JARO 2012 [online]. [vid. 06. 04. 2013]. Dostupné z: <http://www.mattahurry.cz/jak-dopadly-maturitni-pisemky-vloni>

Ministerstvo pro místní rozvoj: Operační program Vzdělávání pro konkurenceschopnost [online]. [vid. 14. 01. 2013]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2007-2013/Tematicke-operacni-programy/OP-Vzdelavani-pro-konkurenceschopnost>

SIGMUND, 2013. Co jsou to CNC stroje. In: *Návody a rady obráběcí stroje a technika* [online]. 18. 01. 2013 [vid. 12. 02. 2013]. Dostupné z: <http://www.strojnet.cz/clanky/obrabeci-stroje-cnc.php>

SOČ, 2006. SOČ - Středoškolská odborná činnost. In: Středoškolská odborná činnost – SOČ [online]. 11. 10. 2006 [vid. 10. 1. 2013]. Dostupné z: <http://www.soc.cz/o-soc>

SPŠ Mladá Boleslav [online]. [vid. 28. 10. 2012]. Dostupné z: <http://spsmb.cz/>

Škoda auto a.s. Střední odborné učiliště strojírenské [online]. [vid. 28. 10. 2012]. Dostupné z: <http://souskodamb.cz/>

VŠFS, 2013. METODA JUST-IN-TIME (JIT) – Moderní přístup k zásobování. In: *Vysoká škola finanční a správní* [online]. [vid. 18. 04. 2013]. Dostupné z: http://is.vsfs.cz%2Ffel%2F6410%2Fleto2005%2FBK_MUc%2FMU_Just_in_time_priklady.doc&ei=1s12UePxKaip4ASI_oDgAQ&usg=AFQjCNEfNmKtztH-oU3AVJxgU0xcOMcQ8g&bvm=bv.45580626,bs.1,d.Yms&cad=rja

ZEMEPIS.COM geografický portál: SLEPÁ MAPA OKRESŮ ČR [online]. [vid. 25. 3. 2013]. Dostupné z: <http://www.zemepis.com/smokresy.php>

16.3 Osobní sdělení a telefonické konzultace

Oddělení VSN ŠKODA AUTO a.s., Rambousek L. 12. 01. 2013. Rozvoj personálu.

Studijní oddělení FP TUL, Miroslava Brabcová. 20. 03. 2013. Počty uchazečů Mladá Boleslav, Příjímací řízení na akademický rok 2012/2013 – počty přihlášených, přijatých a zapsaných uchazečů podle fakult.

Ředitelství Střední průmyslové školy Mladá Boleslav. 11. 04. 2013. Dotaz na dotace vybavení dílen od zřizovatele.

Ředitelství Střední průmyslové školy Mladá Boleslav, Kubát M. 30. 10. 2012. Trvalá bydliště – kraj.

Ředitelství Střední průmyslové školy Mladá Boleslav, Kubát M. 30. 10. 2012. Trvalá bydliště – okres.

Ředitelství Střední průmyslové školy Mladá Boleslav, Kubát M. 30. 10. 2012. Počty studentů ubytovaných na DM.

Ředitelství Středního odborného učiliště strojírenského, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s., Šedina J. 29. 10. 2012. Počty ubytovaných na DM.

Ředitelství Středního odborného učiliště strojírenského, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s., Šedina J. 29. 10. 2012. Rozdělení studentů podle míst trvalého bydliště.

Ředitelství Středního odborného učiliště strojírenského, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s., Šedina J. 10. 02. 2013. Počty studentů podle pohlaví.

Ředitelství Středního odborného učiliště strojírenského, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s., Šedina J. 04. 04. 2013. Výsledky jednotlivých částí MZ z ČJ a cizího jazyka.

Ředitelství Středního odborného učiliště strojírenského, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s. 01. 04. 2013. Výsledky MZ_a_ZZ_2011_2012.

17 Seznam příloh

Příloha A: Budova SOUs ŠKODA AUTO a.s. (obrázek).....	66
Příloha B: Budova SPŠ Mladá Boleslav (obrázek).....	66
Příloha C: Vzor dotazníku pro studenty.....	67
Příloha D: Kartogram územní intenzity ekonomiky v roce 2001 (obrázek)	69
Příloha E: Kartogram ekonomické úrovně v roce 2001 (obrázek).....	69
Příloha F: Kartogram dynamiky ekonomického rozvoje v letech 1991–2001 (obrázek).....	70
Příloha G: Kartogram míry nezaměstnanosti k 01. 03. 2001 (obrázek).....	70
Příloha H: Kartogram relativní intenzity přímých zahraničních investic do roku 2000 (obrázek)	71
Příloha I: Kartogram transformační „úspěšnosti“ podle okresů v letech 1991–2001 (obrázek)	71

18 Přílohy

Příloha A: Budova SOUs ŠKODA AUTO a.s. (obrázek)



Zdroj: www.souskodamb.cz

Příloha B: Budova SPŠ Mladá Boleslav (obrázek)



Zdroj: vlastní fotografie, Mladá Boleslav 03. 04. 2013

Dotazník

Vážení studenti,
jmenuji se Kateřina Havrancová, jsem studentkou Technické univerzity v Liberci, Pedagogické fakulty - oboru Geografie a humanitní studia. Pracuji na bakalářské práci na téma "Případová studie firemní školy Střední odborné učiliště strojírenské, odštěpný závod ŠKODA AUTO a.s. a státní Střední průmyslové školy v Mladé Boleslavi (prostorové vztahy)". Chtěla bych Vás tímto požádat o pomoc při zpracování mé práce vyplněním níže uvedeného dotazníku. Dotazník je anonymní a zabere Vám maximálně 5 minut. Svě odpovědi označte křížkem do připravených polí, popřípadě odpověď vypište.
Děkuji za Váš čas.

1. Pohlaví:

☐
muž☐
žena

2. Studuji:

☐

SPŠ Mladá Boleslav

☐

SOŠ, SOU ŠKODA AUTO

3. Trvalé bydliště: vypište název obce a okresu

4. Ve školním roce 2012/2013 navštěvuji ročník:

☐
první☐
druhý☐
třetí☐
čtvrtý

5. Do školy v pracovní dny většinou:

☐

chodím pěšky,
jsem z
Ml. Boleslavi

☐

dojízím
(MHD, autobus,
vlak, automobil)

☐

chodím pěšky,
bydlím v
domově

☐

jiné

6. Vyplňují pouze ti, kteří na otázku č. 5 odpověděli **dojízím, můžete označit i více odpovědí
Do školy jezdím převážně:**

☐

na kole

☐

autobusem s
rodiči /
spolužáky

☐

vlastním
autobusem

☐

MHD

☐

autobusem

☐

vlakem

☐

jiným
způsobem

7. Vyplňují pouze ti, kteří na otázku č. 6 odpověděli **MHD, autobusem nebo vlakem.
Počet spojů, které mi v pracovní dny jezdí z místa bydliště do školy:**

☐
1 - 2☐
3 - 4☐
5 a více

Počet spojů, které mi v pracovní dny jezdí ze školy domů:

☐
1 - 2☐
3 - 4☐
5 a více

8. Jedna cesta do školy mi z místa bydliště/domova mládeže v pracovní den trvá:

☐

do 15 min.

☐

do 30 min.

☐

do 1 hodiny

☐

více než hodinu

9. Otázka pro 1. - 3. ročník SŠ, SOU:

Po ukončení studia mám zájem o další studium (VŠ, VOŠ, SŠ):

☐
ano☐
ne

10. Otázka pouze pro 4. ročník: Hlásím se na VŠ, VOŠ?

☐

ano

☐

ne

Pokud ano, uveďte školu a případně i obor

11. Má střední škola, na které studuji, dostatečné vybavení pro výuku:

☐

ano

☐

ne

Pokud ne, uveďte příklady pro zlepšení:

12. Využívám mimoškolní aktivity (sport, jazykové kurzy, zájmové kroužky...), které mi škola nabízí:

☐

ano

☐

ne

Pokud ano, uveďte jaké:

13. Důvod proč jsem se rozhodl studovat tuto školu, můžete označit i více odpovědí:

☐

škola mi byla
někým
doporučena

☐

po dostudování
budu mít uplatnění
na trhu práce (např.
ve ŠKODA AUTO)

☐

škola mě dobře
připraví na studium
SŠ, VOŠ a VŠ v
daném oboru

☐

škola nabízí dobré
ubytování

☐

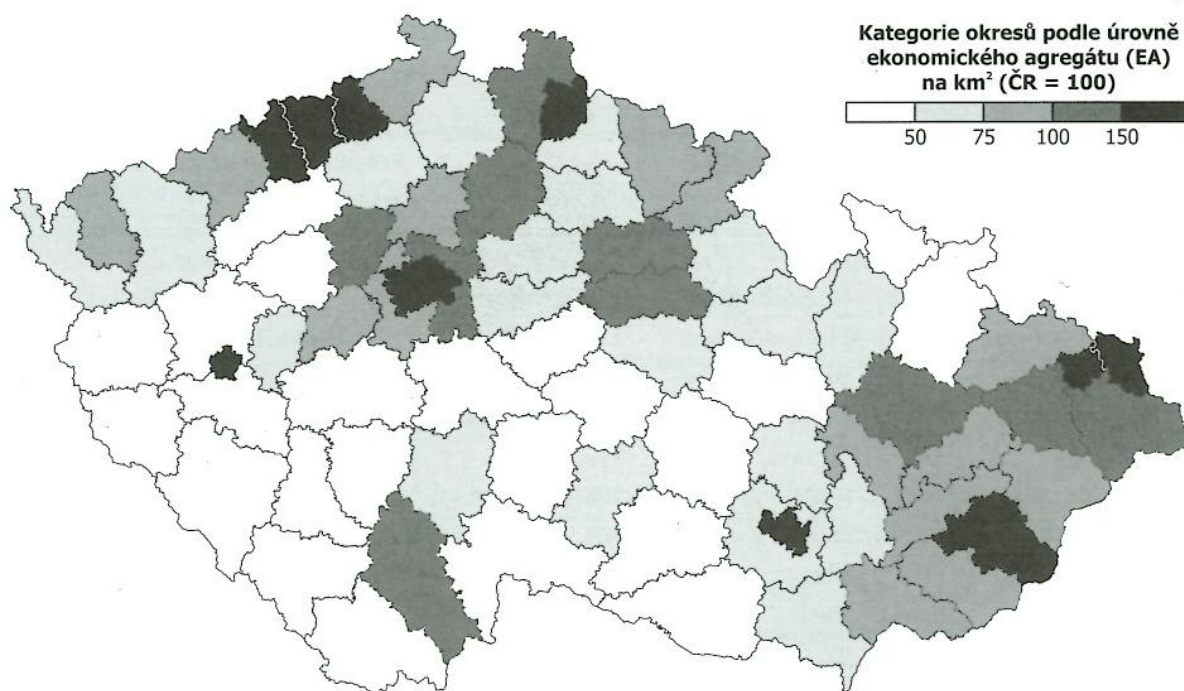
finanční motivace
za dobré studijní
výsledky ze strany
školy

Jiný důvod:

Děkuji za Váš čas.

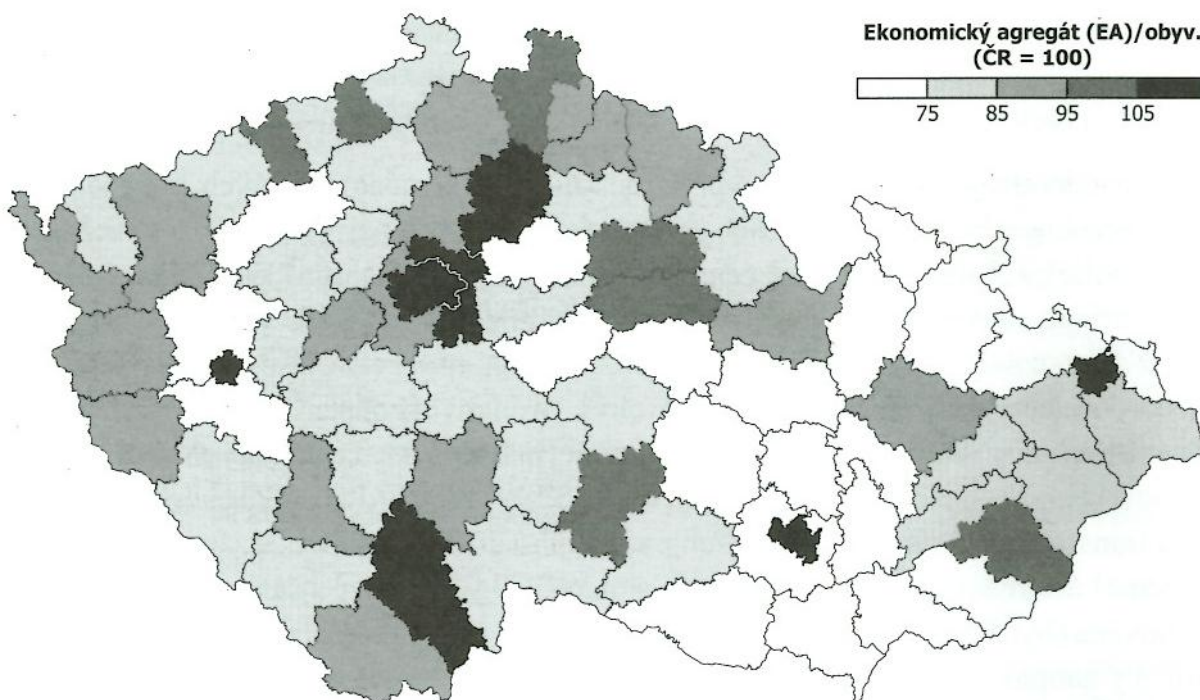
Zdroj: autor práce

Příloha D: Kartogram územní intenzity ekonomiky v roce 2001 (obrázek)



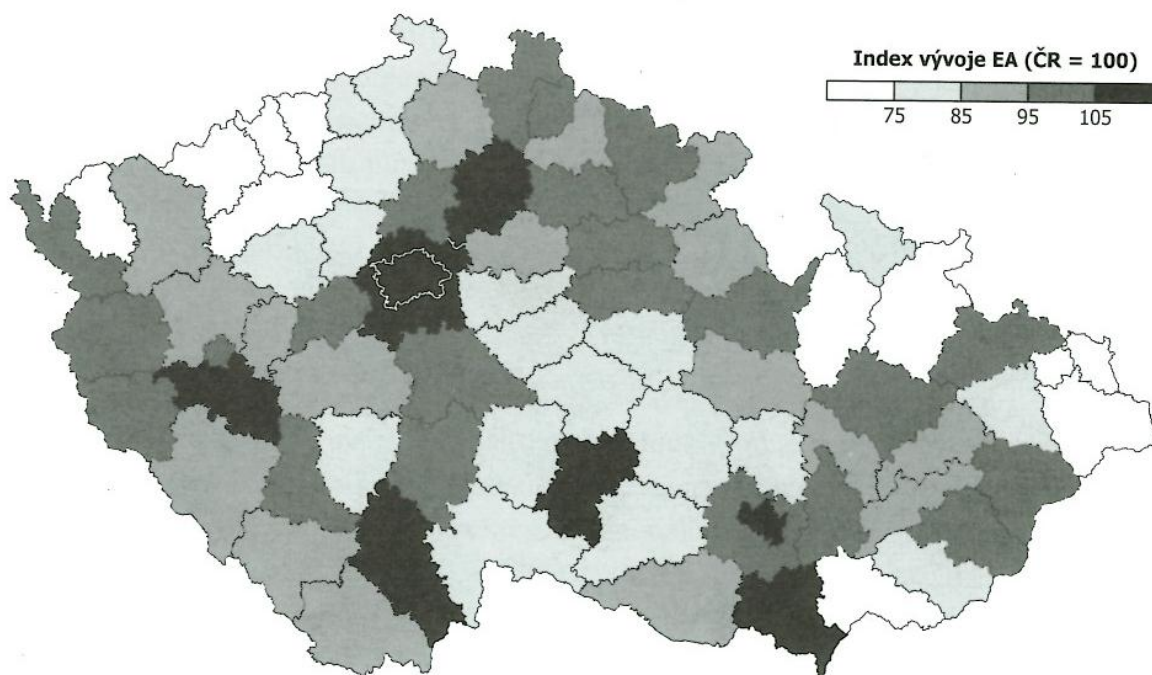
Zdroj: Hampl (2005, s. 50)

Příloha E: Kartogram ekonomické úrovně v roce 2001 (obrázek)



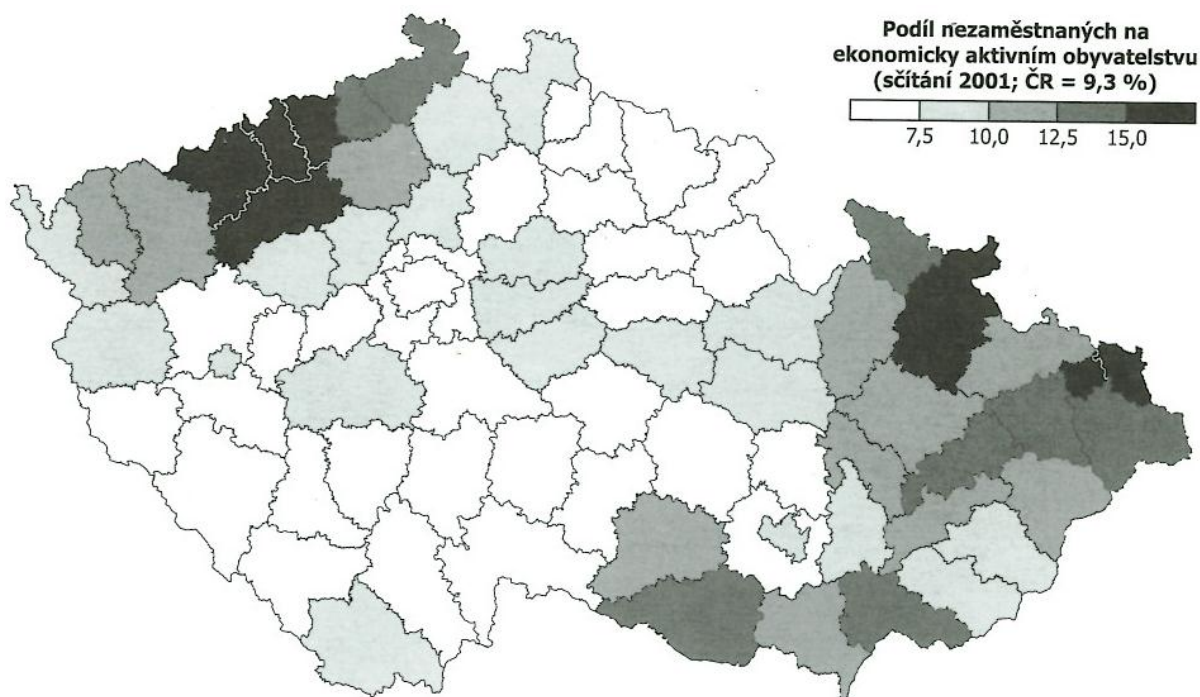
Zdroj: Hampl (2005, s. 50)

Příloha F: Kartogram dynamiky ekonomického rozvoje v letech 1991–2001 (obrázek)



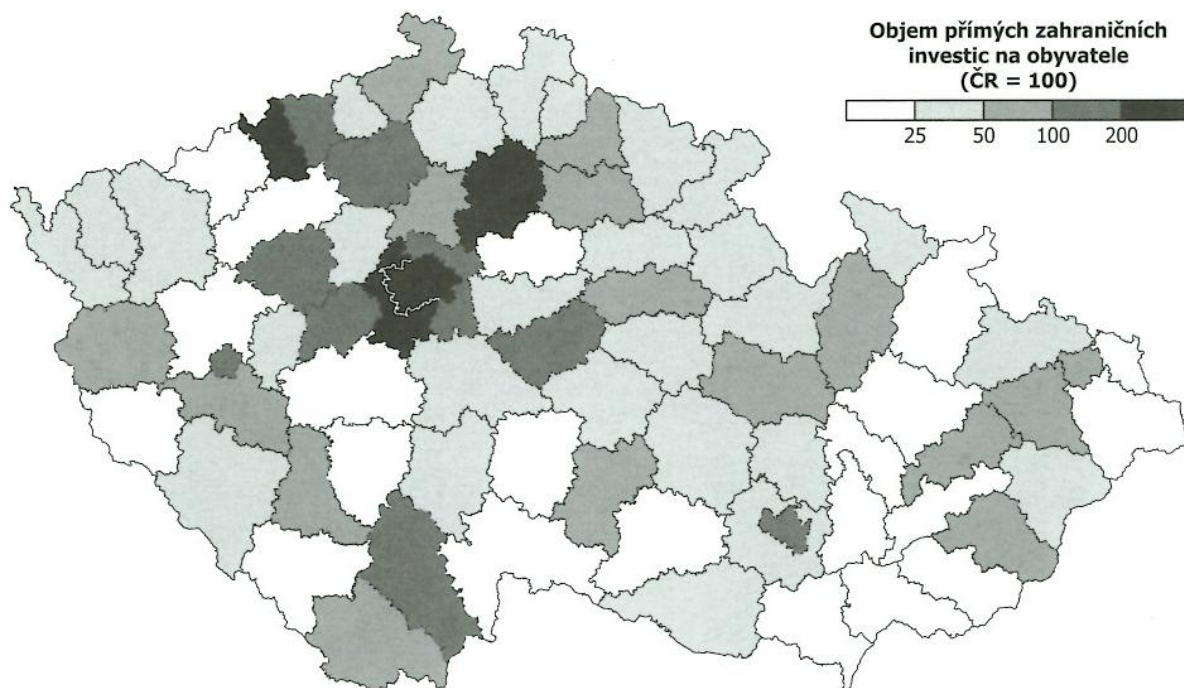
Zdroj: Hampl (2005, s. 51)

Příloha G: Kartogram míry nezaměstnanosti k 01. 03. 2001 (obrázek)



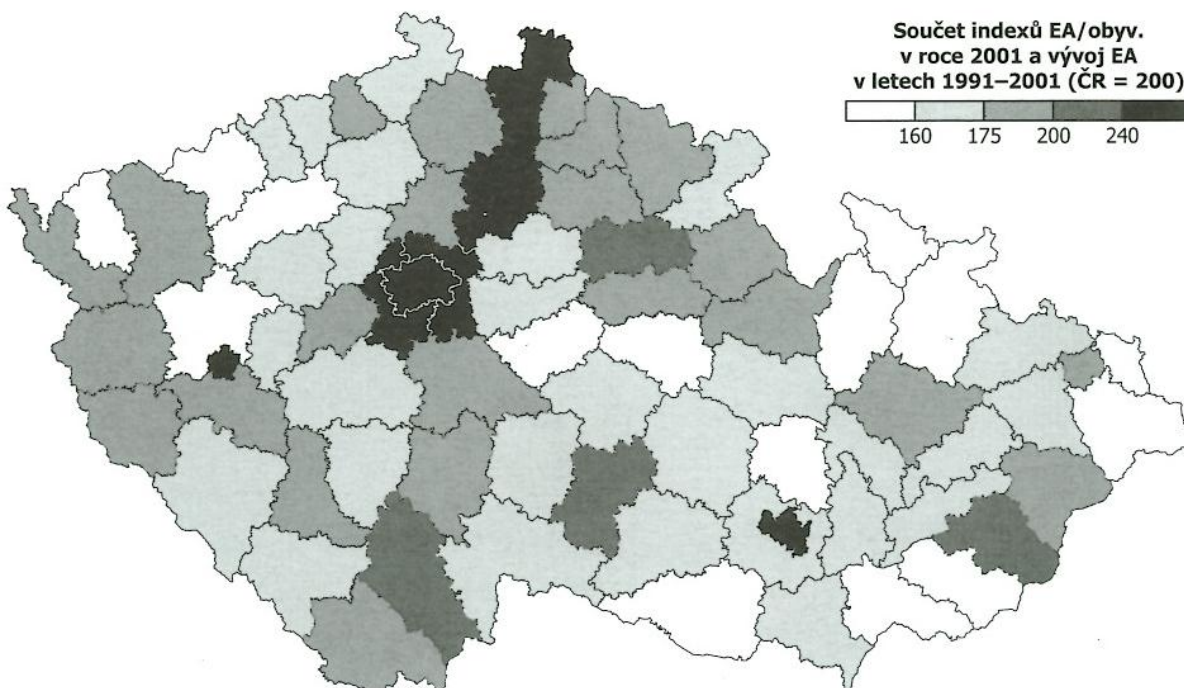
Zdroj: Hampl (2005, s. 51)

Příloha H: Kartogram relativní intenzity přímých zahraničních investic do roku 2000 (obrázek)



Zdroj: Hampl (2005, s. 52)

Příloha I: Kartogram transformační „úspěšnosti“ podle okresů v letech 1991–2001 (obrázek)



Zdroj: Hampl (2005, s. 52)